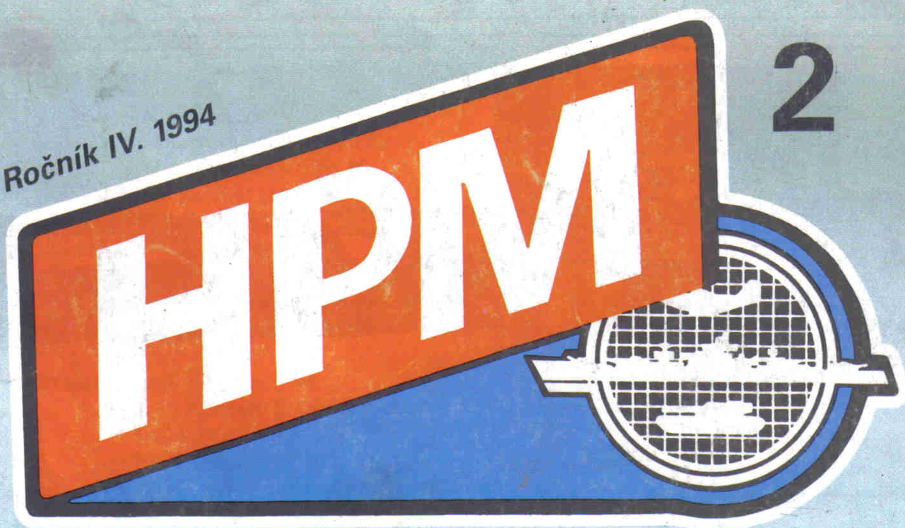
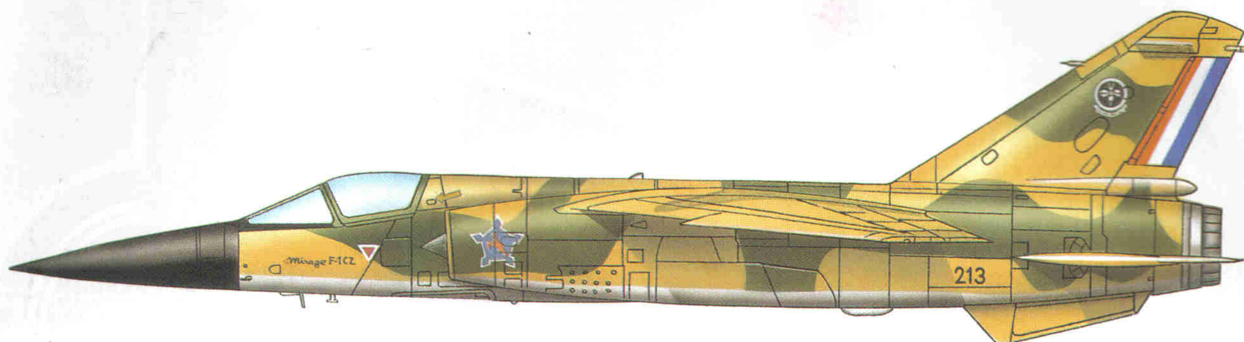
Ročník IV. 1994



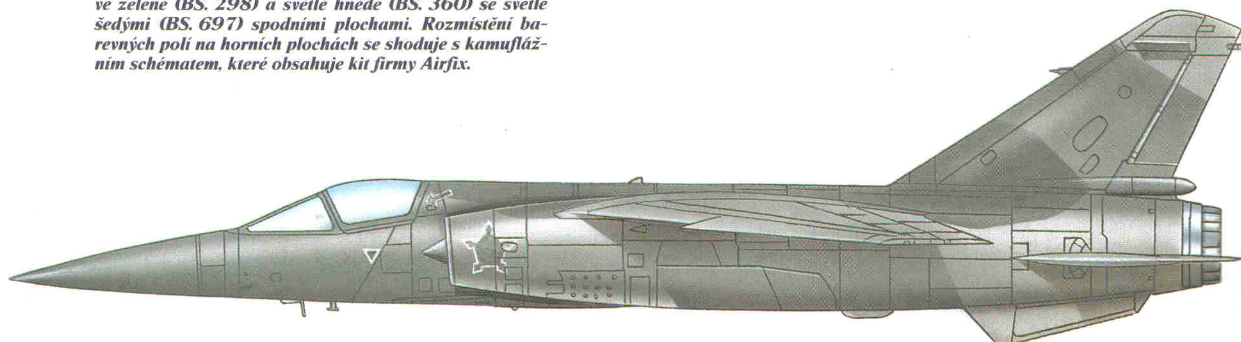
2

36 stran

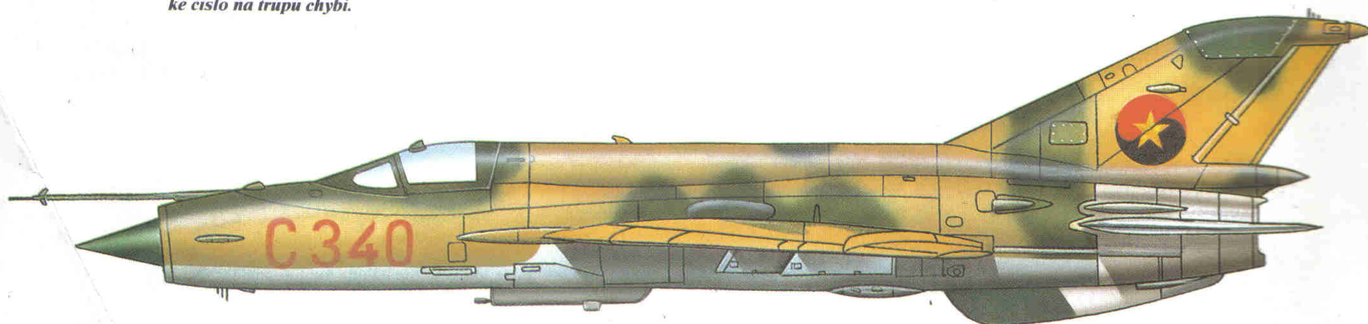
Z. Válka



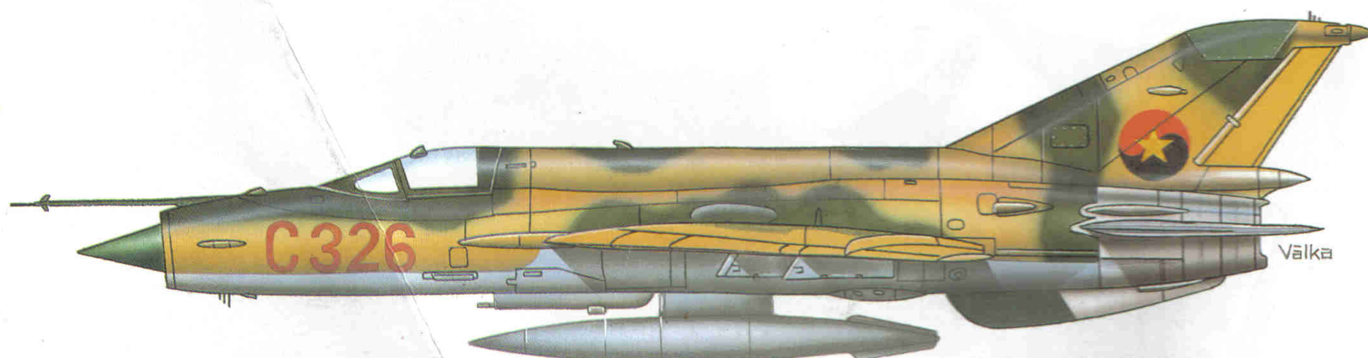
Mirage F-1CZ taktického čísla 213, na níž mjr. Rankin dosáhl svého prvního vzdušného vítězství. Stroj nese standardní kamuflážní schéma SAAF tvořené poli olivově zelené (BS. 298) a světle hnědé (BS. 360) se světle šedými (BS. 697) spodními plochami. Rozmístění barevných polí na horních plochách se shoduje s kamuflážním schématem, které obsahuje kit firmy Airfix.



Mirage F-1CZ taktického čísla 203, letoun na němž Rankin skóroval podruhé. Kamuflážní schema je složeno ze středně šedé (FS 36176) doplněné na horních plochách a SOP poli tmavší (FS 36076) a světlejší (FS 36314) šedé barvy. Jednotlivá pole jsou oddělena přímými čarami. Výsostné znaky v provedení LOW-VIS. Poslední dvojčíslí „trupovky" (04) se nachází v černé barvě na čelním krytu přední podvozkové šachty. Taktické číslo na trupu chybí.



Dva příklady standardního kamuflážního schématu a označení angolských MiGů-21. (Dle zahraničních pramenů je letoun s trupovým číslem C 326 verze MF a letoun s trupovým číslem C 340 verze bis.) Stroj označený C 340 je v současné době vystaven v muzeu SAAF.



OBSAH



- HPM Historie a plastikové modelářství
  Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu – 46 642
- Registrační značka – Mk ČR 5340
- Vychází – měsíčně
- Vydává: Vydavatelství HPM spol. s r.o.
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Korektorská práce: Vratislav Konečný
- Grafická úprava: Jams-Jana Skurovcová
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
Vydavatelství HaPM s.r.o., Jerevanská 3, 100 00 Praha 10
Návštěvní den: středa 10.00–15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte – Inzerce HPM

Tiskárna: Východočeské tiskárny, s.p., provoz 10, Smilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím poštovní přepravy Praha č. j. 1298/93 ze dne 21. 4. 1993
ISSN 1210–1427

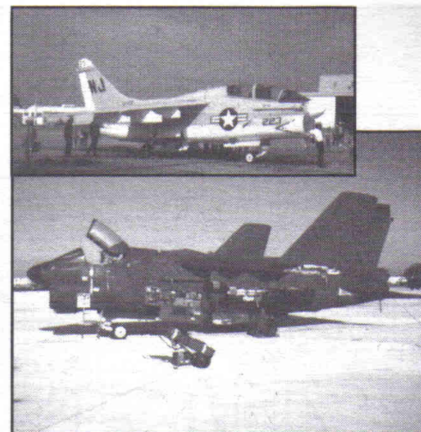
History and plastic modelling issued monthly by HaPM ltd.
Editorial & advertising Offices HPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
tel. 02–73 79 892

Editorial & Production Staff

- Managing Editor – I. Pejčoch
- Modelling Editor – V. Janovský
- Technical Editor – M. Mamula
- Art Editors – V. Leimer
- Graphic Editor – Jams

Printed in Czech Republic by Východočeské tiskárny, s.p. provoz 10, Smilova 487, Pardubice

OBSAH:



Připravujeme do čísla 3/94
- **A–7 Corsair II (dokončení)**
- **Italský tank M 13/40**
- **Heinrich Bär (dokončení)**
- **Messerschmitt Me 328**

Titulní stránka: 18. února 1916 sestřelil chefpilot Flik 8 Hauptmann Jindřich Kostrba (8 vítězství) v kokpitu Fokkeru E.I 03–51 italský bombardér Caproni Ca–1 vracející se z náletu, který po souboji nouzově přistál v oblasti Palmonovo. Účast na sestřelu byla přiznána i Hptm. Mathias Bernáthovi, letícímu se strojem Fokker E.III 03.42.

Zásilková služba HaPM

Stále platí nabídka uveřejněná v č. 1/94, kterou nemůžeme pro nedostatek prostoru opakovat v tomto čísle, rozšířená v současné době o kompletní sortiment firem Dragon/Kirin. Ceny zůstávají nezměněny, ale nezahrnují poštovné s vyjímkou MiG–21UM v měřítku 1/48 od firmy HiPM, který je ale nutno zaplatit předem dle uvedených podmínek. Předpokládáme, že v čísle 3/94 již bude aktualizovaný seznam.
Objednávky zasílejte na adresu: **Zásilková služba HaPM, Jerevanská 3, 100 00 Praha 10**

Vázání celých ročníků

Vážení čtenáři, pro vás, kteří si přejete vázat celé ročníky našeho časopisu, můžeme tuto službu zprostředkovat. Nabízen je výběr barvy desek se znakem časopisu či bez něj, umístění výkresu (nebo jejich kopií) a barevných vložek dle požadavku zákazníka. Předběžná cena je 90,– až 100,– Kč.
Pro ty z vás, kteří chtějí mít náš časopis jak v podobě volné tak vázané nabízíme ročník 1993 ze zásob redakce svázaný dle vašich požadavků za velice atraktivní cenu 300,– Kč. Platí pouze do vyčerpání zásob. V případě zájmu kontaktujte telefonicky, nebo písemně, s přiloženou 3,–Kč známkou, redakci.

Informace pro zahraniční předplatitele:

V případě, že nemůžete získat náš časopis ve Vaší zemi, můžete se obrátit přímo na redakci.
Ceny jsou následující: doporučeně $ 3.80 letecky $ 5.00

Information for foreign subscribers:

If this magazine is not available in your country, you can order it from the editor's office.
The price are as folows: registred $ 3.80 Air Mail $ 5.00

Adresa/Address: HPM, Jerevanská 3, 100 00 Praha 10, Czech Republic

Způsob placení: pomocí šeku nebo bankovního převodu.
Payment: by Cheque or Money transfer fo Komerční banka Praha 10
acc. no. 16641–101/0100

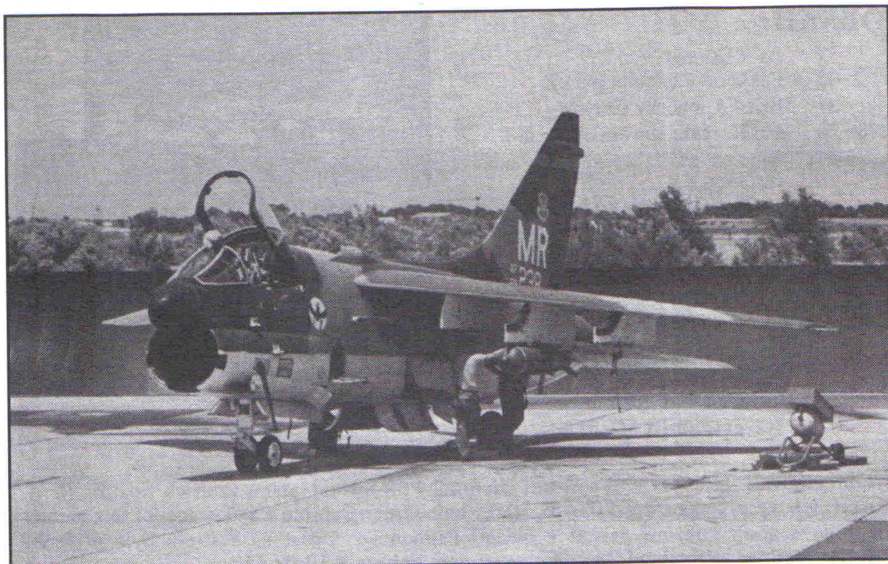
Upozornění:

Nabízíme zasílání dobírkou omezený počet starších čísel za snížené ceny. Nabídka platí až do vyčerpání zásob. Jedná se o čísla:

1/90	á 10,- Kč	7, 8, 9, 10, 11/92	á 18,- Kč
1, 2, 4/91	á 12,- Kč	Speciál	á 38,- Kč
4, 5, 6/92	á 15,- Kč	1–12/93	á 25,- Kč

Ceny jsou uvedeny bez poštovného

OPRAVA z č. 1/94. Při sazbě minulého čísla (str. 6) došlo k chybnému uvedení názvu jedné z novinek firmy EDUARD pro rok 1994. Místo uvedeného **FOKKER D.III** měl být uveden **správný název FOKKER D.VIII.** Omlouváme se a děkujeme za pochopení.



Vought A-7 Corsair II

Jaromír Müller

Sandy, Sluf, Super Sluf, Little Hammers.... Přezdívky, které dostal bitevní Vought A–7 za dlouhá léta své služby u US Navy i USAF. Sluf je přezdívka, kterou dostal Corsair díky svému vzhledu. Je to vlastně zkratka, která znamená „short little ugly fella". Ve Vietnamu k ní ještě přibylo to Super. Ale nejznámější je A–7 pod přezdívkou Sandy. I ta vznikla ve Vietnamu.

Tahle přezdívka původně patřila úplně jinému letadlu – vrtulovému Douglasu A–1. Američané ji nějakým podivným způsobem odvodili od výrazu „search and rescue", což je termín akce, spojené s vyhledáváním a zachraňováním sestřelených letců. A–7 ve Vietnamu tuto roli zdědil, a tak mu připadla i tato přezdívka.

Vought A–7 vznikl na základě soutěže VAX, která požadovala poměrně levné bitevní letadlo. Firma Vought (nebo Ling–Temco–Vought) vyšla ze stíhacího F–8 Crusaderu a soutěž vyhrála. Sériová výroba byla objednána v polovině roku 1963, první letadlo vzlétlo 27. září 1965. US Navy je pojmenovala Corsair II.

Vietnamská válka jako taková byla vlastně podnětem pro vznik A–7. V roce 1962 totiž velení US Navy zjistilo, že jejich hlavní palubní bitevní letadlo, MDD A–4, je pro tento typ omezené války zcela nevhodné. Skyhawk byl totiž stavěný pro rychlý přelet k cíli, svržení atomové bomby, a stejně rychlý návrat. Vietnam si vyžadoval podstatně univerzálnější výzbroj, větší dolet a vytrvalost. Soutěže VAX se účastnily firmy Douglas, LTV (Vought), North American, McDonnell a Grumman. Celá akce probíhala pod přísným dohledem amerického Department of Defence, což vedlo k založení studijní skupiny pro námořní útočné síly při úřadovně velitele námořních operací. Tato skupina se detailně zabývala problematikou struktury těchto složek US Navy v letech 1965–1972. Měla skutečně dost práce. Před učiněním příslušného rozhodnutí totiž prostudovala celkem 144 různé projekty bitevních letadel.

Jeden z nejdůležitějších závěrů, které vyplynuly z práce studijní skupiny, byl, že nadzvuková rychlost nemusí být při útocích na cíle v týlu nepřítele v malých výškách výhodou. Upravená specifikace se objevila pod zkratkou VAL. Kromě přesně specifikované únosnosti se v ní mluvilo o nutnosti dostatečně přesně umístit neřízené bomby, což si pochopitelně vyžadovalo moderní a dokonalý zaměřovací systém. Požadovala úpravu existujícího letadla, projekce a vývoj zcela nového typu by byl neúnosně drahý a hlavně neúnosně pomalý.

Výrobci dostali specifikaci koncem roku 1963. Soutěže se účastnily firmy Douglas, Vought, Grumman a North American. Návrh konstrukčního týmu firmy Vought, vedený J. Russelem Clarkem, byl prohlášen za vítězný 11. února 1964. Prozatím to znamenalo zakázku a stavbu tří prototypů v ceně přes 24 miliónů dolarů. Firma Vought při návrhu budoucího A–7, jak jsme se již zmínili, vyšla ze stíhacího Crusaderu. Jak však vývoj pokračoval, odchyloval se nový typ od svého vzoru víc a víc. Kromě zcela odlišného přístrojového vybavení a jen koncepčně příbuzného draku zcela vypadlo zařízení pro nastavování úhlu náběhu křídla, kanóny se přestěhovaly. Jednou z tvrdých podmínek bylo pevně stanovené datum prvního vzletu prototypu – na 19. října 1965 a nejvyšší možná váha necelých 6620 kg.

Jak to dopadlo v praxi? V červnu 1964 byla hotová maketa a 15. ledna 1965 skončila projekční fáze, 13. srpna 1965 vytáhli prototyp z haly v Dallasu a 27. září 1965 vzlétl první prototyp, řízený známým zkušebním pilotem Johnem W. Konradem, krátce po něm i další dva. Váhu se nepovedlo dodržet, YA–7A vyšel o 290 kg těžší. První kusy létaly bez výzbroje. Následovaly objednávky dalších produkčních sérií, první o čtyřech kusech, druhá a třetí o 35 a další a další. Do poloviny roku 1966 odlétalo osm kusů A– 7A 750 hodin během 500 letů a 27. července padla během 681. letu i hranice 1000 hodin.

Vought A–7A

První sériová varianta. Námořnictvo objednalo celkem 199 kusů. Poháněl jej motor Pratt Whitney TF–30P–6 o tahu 5160 kp, což znamenalo poměr tahu k váze 0,31: 1. To mohlo stačit pro starty za pomoci parního katapultu za normálních podmínek a s rozumným zatížením, ale rozhodně to nestačilo ve vysokých teplotách a pro vzlety s maximálním zatížením ve Vietnamu. Výzbrojí byly dva kanóny ráže 20 mm. Podvěsná výzbroj se nosila na dvou pylonech na trupu a šesti pod křídly. Proti průstřelu byla chráněna pouze hlavní palivová nádrž. Pilot seděl na vystřelovací sedačce Douglas ESCAPAC.

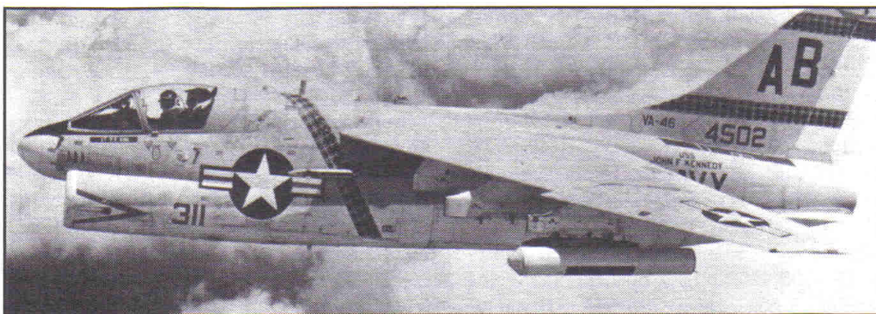
Za necelý rok po prvním letu dostalo US Navy první dva A–7A, zatím jen pro zkoušky a vytipování nejvhodnější taktiky. 14. října 1966 se začala na A–7A přezbrojovat první z mnoha jednotek, VA–147. Sídlila na základně Cecil Field na Floridě. 15. listopadu se VA–147 přestěhovala na palubu letadlové lodi USS America, kde během jednoho týdne dva A–7A vykonaly celkem 75 startů za pomoci katapultu, 79 letmých přistání a 73 přistání. Pilotům tehdy velel Comm. Fred Hueber. 1. února 1967 byla VA–147 uznána za bojeschopnou. V témže měsíci proběhly i zkoušky startů z paluby letadlové lodi na maximální vzletové hmotnosti 16 600 kg, z čehož asi polovina připadla na palivo. Probíhaly na USS Independence. Své doletové možnosti s touto zásobou paliva demonstrovaly dva Corsairy, které 19. května 1967 odstartovaly z námořní základny Patuxent River v Marylandu a po sedmi hodinách a jedné minutě letu bez mezipřistání i doplňování paliva přistály v Evreux u Paříže. Reprezentovalo to let o délce 6163 km. V září 1967 už US Navy přebralo celkem 125 A–7A a Corsairy do té doby odlétaly celkem 25 000 hodin. Během provozu se ještě pochopitelně zjistila nutnost provádět menší modifikace. Jednou z nich, a zvenčí nejsnáze zjistitelnou, byla montáž rušicího zařízení APS–107 v kapkovitém krytu těsně nad směrovkou. Tato modifikace zvětšila celkovou délku Corsairu o 19 cm. První kus, který zahrnoval všechny tyto modifikace, byl dodán 11. září 1967.

Koncem roku 1967 byla první z jednotek námořnictva, bitevní squadrona VA–147 převelena do Vietnamu. Vyplula ze základny NAS Alameda jako část CVW–2 na palubě

letadlové lodi USS Ranger 4. listopadu 1967. Její personál tvořili čtyři velící důstojníci a 21 mužů letového personálu. K jednotce byli v rámci operace Coronet Stallion přiděleni na zkušenou i tři piloti od USAF. Vedl je major Charles McClarren, který měl velké bojové zkušenosti z Vietnamu, kde předtím létal na F-105. Po skončení bojového turnusu na F–105 byl převelen k Tactical Fighter Weapons Center na Nellis AFB a pak létal dalších osmnáct měsíců na A–7A ve Vietnamu. Všichni tři piloti tam nalétali téměř 1200 hodin, v průměru každý z nich absolvoval 125 přistání na palubě nosiče a 65 bojových letů. Major McClarren se poněkud s despektem vyjadřoval o výkonech letadla, poháněného na vzletovou váhu A–7 motorem o slabším tahu, ale jinak A–7A hodnotil velmi kladně co do doletu, účinnosti a letových vlastností.

VA–147 vedená Cdr. J. C. Hillem podnikla první bojové lety 3. prosince 1967. Cílem byly mosty a silniční komunikace v okolí Vinhu. Dalším úkolem byla přímá podpora obklíčených jednotek US Marine Corps a Khe–Sanu a likvidace protiletadlového dělostřelectva a odpalovacích ramp střel země –vzduch v okolí Hanoje, Haiphongu a dalších měst. Nad severním Vietnamem se A–7 většinou pohybovaly v letovém pásmu mezi 1000 a 4500 m, kde již pro ně nebyla nebezpečná palba z ručních zbraní a snižovala se i pravděpodobnost zásahu střelou země–vzduch. Citujme jednoho z pilotů: „Sovětské střely jsou po odpálení poměrně pomalé, a pokud si jich všimnete, není žádný problém jim zaplést hlavu. Nejsou totiž schopné ani zdaleka takových manévrů jako letadlo. Ve větších výškách se však už rozběhnou přes M=2 a už se jim utíká podstatně hůř.“ Během dvou měsíců v akci ztratila VA–147 jediného A–7A a odlétala celkem 1400 bojových letů. V zásadě se tedy Corsairy od VA–147 účastňovaly bitevních letů na území obou Vietnamů a průzkumných akcí nad Laosem. Corsairy se v boji projevily jako letadla schopná dobře snášet bojové poškození a poměrně nenáročnou údržbu. Daleko větší problémy jim dělaly extrémní teploty.

Koncem ledna se VA–147 přemístila v souvislosti s krizí, vyvolanou napadením lodi Pueblo do Japonského moře, kde strávila dva měsíce. Pak se opět vrátila na Yankee Station v Tonkinském zálivu. Během osmnácti měsíců na moři dosáhli piloti průměrného náletu 65 bojových letů a 125 přistání na palubě letadlové lodi. Na jaře 1968 se začaly přidávat další jednotky s A–7, jmenovitě 31. května VA–82 a VA–86 z paluby USS America. Do akce šly poprvé již 1. června. Byla sestřelena dvě jejich letadla, ale oba piloti byli zachráněni, jeden z nich po vyčerpávající operaci, trvající 39 hodin, během které se vykonalo celkem 180 letů jednotlivých letadel. V červenci se do vietnamského konfliktu zapojily VA–27 a VA–97 na USS Constellation. Většina bojových akcí znamenala konvenční bombardování a raketové útoky na příležitostné cíle, Corsairy se však účastnily i záchranných akcí, při nichž prováděly neutralizaci ozbrojených sil protivníka v prostoru



A–7A od jednotky VA–46 z letadlové lodi USS John F. Kennedy s podvěšenou raketnicí.
A–7A of the VA–46 from USS J. F. Kennedy armed with a rocket pod.

akce. Účastnily se i operace Rolling Thunder proti severnímu Vietnamu a fotoprůzkumných akcí Steel Tiger nad Laosem. Proto nosily v trupu čtyři kamery. Po vyhlášení příměří v listopadu 1968 již napadaly jen cíle jižně demilitarizované zóny. Cdr.K. E. Enneymu, velícímu důstojníkovi celého křídla, se dostalo cti odletět poslední bojovou misi letectva US Navy před vyhlášením příměří. Byla to jeho 126 bojová akce nad Severním Vietnamem a šlo o bombardování strategicky významné silnice poblíž Cap Mui Ron.

Pro útoky Alpha nosily A–7A čtyři Low Drag bomby MK 84, pro akce blíže na jihu až dvanáct normálních MK 82. V obou případech byli piloti schopní letět do cílového prostoru vzdáleného 650 km, vytrvat tam půl hodiny a na palubu letadlové lodi se vrátit s rezervou paliva na další hodinu letu. Prakticky vůbec se nepoužívaly přídavné nádrže, podle názoru pilotů by nadělaly víc škody než užitku. Vnitřní zásoba paliva dostatečná na tři hodiny letu jim zcela vyhovovala, a to s ohledem na slabší výkony motoru většinou ani netankovali plné nádrže, stačily asi dvě třetiny.

Začátkem roku 1971 začaly být A–7A u bojových jednotek nahrazovány variantou E a přecházely do výzbroje Naval Air Reserve. Jako první ze záložních jednotek dostala VA–303 na základně Alameda v Kalifornii. V červenci 1971 je měl v první linii již jen Attack Carrier Wing 3. Jedna z jeho tří jednotek, VA–37, se účastnila mezi 6. a 17. červencem speciálního cvičení pro stíhače Best Hit, které se tehdy konalo v tureckém Eskisehiru. Jeden z pilotů VA–37 – Lt. John Sherm – zvítězil v kategorii střelby raketami.

Není však růže bez trní, a ani Corsair A–7A nebyl zcela bez chyby. Piloti neměli rádi kanón MK–12, dali by přednost spíše současně vyvíjenému kanónu M–39, který byl podstatně spolehlivější. Další velmi nepříjemnou záležitostí byl pokles tahu motoru, pokud při startu nasál páru z palubního katapultu. Varianty A–7A se postavilo celkem 199 kusů, včetně tří prototypů.

Vought A–7B

Poměrně brzy se zjistilo, že drak A–7 by byl schopný unést ještě větší užitečné zatížení. Bránil tomu však slabý motor. Další variantou pro US Navy se tedy stal Corsair A–7B. Navy jich objednalo 196. Pro sérii se počítalo s motory TF–30P–8 o tahu 5534 kp. První kus vzlétl 6. února 1968, řízený Joe Englem. Během zkoušek se projevily problémy s listy turbíny na druhém stupni, které později vedly ke standardizaci varianty P–408. Jako první je dostaly v lednu 1969 jednotky



Jmenovci ve společné formaci. Corsairy II A–7A patřící jednotce VA–147 doprovázejí svého předchůdce F 4U Corsair.
The A–7A Corsair IIs of VA–147 in flight formation with F 4U Corsair.

VA–25 a VA–87 na USS Ticonderoga a VA–146 a VA–125 na USS Enterprise. Ve stejném měsíci je dostala ještě VA–113. A–7B se rovněž účastnily vietnamské války. První bojový let tam A–7B vykonal 7. března 1969. Bojů se jako první účastnila VA–146 pod velením Cdr. Forda Schultze. A–7B byly používány stejným způsobem, jako starší A–7A. Začátkem roku 1971 se začaly do A–7B montovat výkonnější motory TF–30P–408 o tahu 6078 kp. Ve stejné době jako áčka začaly být i A–7B nahrazovány variantou A–7E. I A–7B přecházely po vyřazení z řadových bojových jednotek do služby Naval Air Reserve. V roce 1981 je mělo celkem šest záložních bitevních jednotek a u VA–204 vydržely až do poloviny roku 1991. Corsairů A–7B bylo celkem 196.

Vought A–7C

Toto označení se objevilo dvakrát. Původně to měla být dvoumístná varianta, odvozená od A–7B, poháněná motorem TF–30 a s trupem prodlouženým na 14,73 m. Později to bylo označení, které u US Navy v roce 1972 zpětně přidělilo letounům varianty E, které byly vybaveny motory Pratt Whitney TF–30P–8. Těch bylo celkem 67. V řadové službě dlouho nevydržely, ale byly dost dlouho používány v různých zkušebních jednotkách. Jeden z nich např. používalo ještě v roce 1985 Naval Weapons Center na Kirtland AFB v Novém Mexiku. Jedinými jednotkami, které jimi byly vybaveny, se staly VA–82 a VA–86. Pod vedením Cdr. Jacka E. Russe létaly od roku 1972 ve Vietnamu.

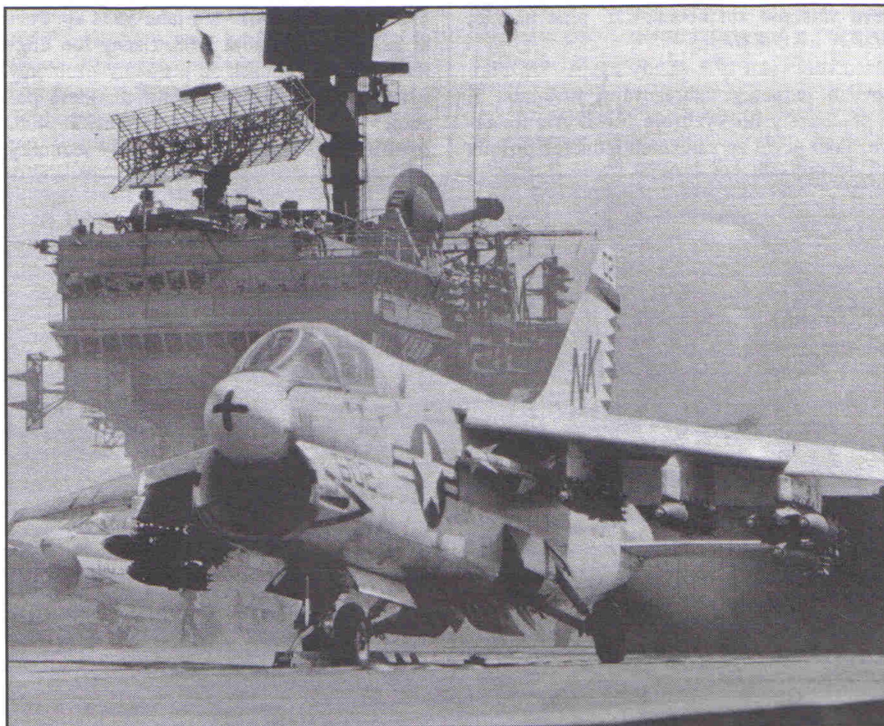
Vought A–7D

V poválečné historii letectev amerických ozbrojených sil došlo pouze dvakrát k tomu, že pozemní síly akceptovaly do své výzbroje letadlo, vyvinuté pro potřeby námořnictva. Prvním z nich byl MDD F–4, druhým právě Vought A–7 ve variantě D. USAF si A–7 vybralo v roce 1965. K rozhodnutí došlo na nejvyšších místech přes námitky nižších velitelů, kterým se nelíbil fakt, že A–7 není nadzvukový. Rozhodnutí patrně urychlily zkušenosti USAF z Vietnamu. A–7D měl nahradit především stíhací bombardéry North American F–100C a D. Ty USAF ve Vietnamu používalo pro přímou bitevní podporu pozemních sil na území Jižního Vietnamu, kde byla protivzdušná obrana protivníka minimální a let nadzvukovou rychlostí tedy nebyl životně důležitý. Stejnou roli měly hrát i budoucí A–7D. Nemalou roli hrála patrně i relativně nízká cena a rychlá dosažitelnost. To byly faktory, které by zcela nová konstrukce jistě nenabízela.

USAF pro svoje A–7D nepřevzalo bojové jméno Corsair II. USAF požadovalo změny v pěti hlavních oblastech. Jednalo se o pohonnou jednotku, jiný navigační a útočný systém, odolnost proti ostřelování lehkými ručními zbraněmi, jinou výzbroj a možnost tankování za letu způsobem, obvyklým v USAF. Shoda A–7D se staršími námořními A–7 se omezila na konstrukci draku a hydraulický systém, což činilo asi 25 procent shodných dílů. Pohonná jednotka měla být odvozena z varianty TF–30, vybavené přídavným spalováním, které se používalo v F–111. Alternativou, pro kterou se US Navy rozhodlo, však byl motor britské firmy Rolls Royce Spey RB–168–62, licenčně vyráběný jako TF–41A–1 pobočkou koncernu General Motors, firmou Allison. Tento motor nemá přídavné spalování a dává tah 6465 kp, a i při zvýšení maximální vzletové váhy o 1800 kg se poměr tahu a váhy zvedl na 0,34:1.

A–7D se stal prvním letadlem USAF, používající Head–Up displej pro zprostředkovávání navigačních a bojových údajů. Plně integrovaný navigační systém vyvinula firma IBM. Jako základ funguje počítač AN/ASN–91 stejné firmy, část systému byla britského původu. V počítači jsou uloženy trajektorie všech zbraní, které může A–7D nosit a používat. S ohledem na letové a navigační parametry počítač vyhodnocuje devět možných způsobů použití výzbroje a provádí automatický odhoz ve vodorovném, střemhlavém a stoupavém letu, umožňuje i „Toss Bombing“. Pochopitelně řídí i přílet na předvolený bod. Data se zobrazují na displeji AN/AVO–7 ve formě symbolů zaostřených do nekonečna. Jsou tedy bezpečně rozeznatelné i tehdy, když pilot před HUD sleduje vzdálené okolí. K dalšímu vybavení patří ještě zobrazovač mapy ASN–99, počítač Garret CP–953A/AJQ, dopplerovská navigační souprava AN/APN–190V, radar APQ–126V pro kopírování terénu, mapování povrchu pod letadlem a výpočet odhozu výzbroje a inerciální souprava ASN–90V, vysílačky VKV a UKV, směrový zaměřovač UKV, radarový výškoměr a směrový maják, navigační systém TACAN, odpovídací zařízení IFF a kodér slovního vysílání Juliet 28. Na vnější pylony pod křídly je možné podvěsit kontejner provedení radioelektronického boje Westinghouse QRC-335A. Ve Vietnamské válce se velmi osvědčil i šestihlavňový dvacetimilimetrový rotační kanón GE Vulcan. Není tedy divu, že si USAF tuto účinnou zbraň o kadenci 6000 ran za minutu vybralo pro svou variantu A–7. Počet pylonů se nezměnil, trupové závěsníky nosí střely vzduch–vzduch nebo raketnice do váhy 227 kg, pylony pod křídly jsou univerzální, dva vnitřní mají kapacitu 1134 kg, zbytek 1588. Přídavné nádrže je možné nosit pouze na vnitřním a vnějším závěsníku pod křídly. Vzletová váha A–7D je 19 050 kg, z toho 6804 kg podvěsná výzbroj a 3406 kg palivo. Všechny palivové nádrže jsou samosvorné, nejdůležitější ovládací systémy jsou zdvojené, zbytek je pancéřovaný. K méně důležitým změnám patří demontáž úchytu pro vzlet za pomoci katapultu na příďové podvozkové noze, zvětšené rozměry kol podvozku, protismykový systém podstatně účinnějších brzd. Vystřelovací sedačka ESCAPAC byla zachována. Pro urychlení vývoje US Navy souhlasilo s montáží motorů TF-30P-6 do prvních dvou kusů. První z těchto prototypů vzlétl poprvé 6. dubna 1968. Počítalo se s výměnou motorů za výkonnější TF-30P-8, ale pro známé problémy k tomu nedošlo. První z A–7D, poháněných motorem TF–41, vzlétl k prvnímu letu 26. září 1968. Prvních šestnáct kusů nebylo upraveno pro vzdušné tankování podle potřeb US Navy, zůstalo u způsobu používaného u USAF. Neměly ani posuvné mapy. Bylo však možné je začít používat již 23. prosince 1968, a tak začít s nezbytným ověřováním A–7D co nejdříve.

Letci, kteří se s A–7 seznámili ve Vietnamu v rámci operace Coronet Stallion, se stali jádrem dvou prvních jednotek, které měly



Start A–7A jednotky VA–27 vyzbrojeného protiletadlovými raketami AIM–9B Sidewinder a brzděnými pumami Mk–82 z paluby letadlové lodi USS Enterprise.

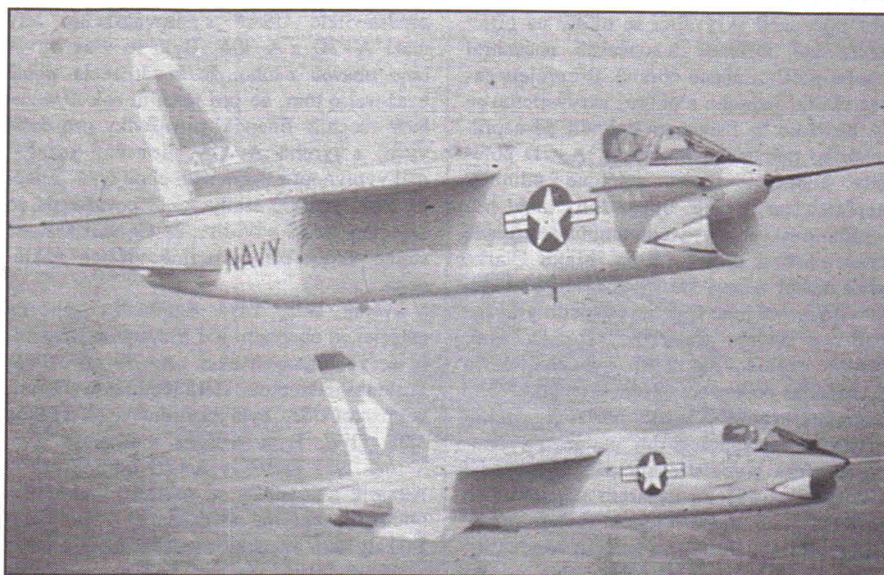
Start of A–7A Corsair II of VA–27 from USS Enterprise armed with AIM–9B air to air missiles and Mk–82 bombs.

pozemní Corsairy důkladně vyzkoušet. Jedna z nich vznikla na Luke AFB, druhá, vedená přímo majorem Charlesem McClarrenem na Nellis AFB. Na Luke AFB byl založen ještě 58. TFW, který se měl v budoucnosti zabývat výcvikem pilotů USAF pro A–7D. Corsairy byly zkoušeny v nejrůznějších klimatických podmínkách: arktické podmínky se testovaly na Eielson AFB na Aljašce, tropické na Howard AFB v Panamě, silně deštivé počasí na Wright Patterson AFB v Ohiu a provoz v prašném horkém a suchém podnebí v El Centro v Kalifornii. Zkoušky zbraňových systémů probíhaly pod krycím jménem Seek Eagle v Armament Development and Test Center na Eglin AFB. Jako první bojová jednotka dostal Corsairy A–7D 354. TFW, patřící k Tactical Air Command. Z Koreje se vrátil na základnu Myrtle AFB v Jižní Karolíně, kde dvě z jeho tří jednotek, 355. a 511. TFS dosáhly bojeschopnosti v lednu 1971. Následovala je 4456. TFS. V téže době již Vought Aeronautics Division firmy LTV v Dallasu vyrobila 100 ze 387 objednaných A–7D.

I když A–7D není určen k nošení jaderných zbraní, část jejich vybavena tak, aby je v případě potřeby používat mohly. Rozpětí A–7D je 11,79 m, délka 14,05 m, výška 4,88 m, rozchod podvozku 2,89 m, nosná plocha 34,84 m^2, záporné vzepětí křídla 4°, šíp ve čtvrtině tětivy 35°, prázdná váha 8840 kg, vzletová váha 19 050 kg, (z toho 4423 kg paliva ve vnitřních nádržích a 6804 kg výzbroje na podvěsech), maximální rychlost podvěsů 1123 km/hod., dolet na vnitřní palivo s výzbrojí o váze 1623 kg – 1127 km, maximální dolet 6437 km, délka vzletu s bojovou zátěží 1768 m.

V říjnu 1972 se ze své základny Myrtle Beach v Sacramentu přesunul do jihovýchodní Asie, přesněji řečeno na základnu Korat v Thajsku, 354. Tactical Fighter Wing USAF. Sestával z 353., 355., 356. Tactical Fighter Squadron. Corsairy se uvedly akcí poblíž My Thach, při níž během nepřetržité šestihodinové akce zahnaly na útěk 48. pluk severovietnamské armády, která do té doby držela v obklíčení asi 250 jihovietnamských vojáků. S Corsairy pochopitelně spolupracovaly i námořní letouny z palub letadlových lodí a armádní bitevní vrtulníky. 48. pluk tak spěchal, že na místě zanechal většinu svých zbraní, výstroje i potravin.

Koncem roku 1972 postupovala severovietnamská armáda úspěšně na jih a z tehdejších pařížských rozhovorů zástupci VDR odešli. Domnívali se, že s ohledem na postup svých vojsk už vlastně ani vyjednávat nepotřebují. Američané tedy nastoupili do operace Linebacker 2, což byly vzdušné útoky na severní Vietnam, do té doby zakázané. Vyjednavači se tenkrát velmi rychle vrátili ke kulatému stolu. V souvislosti s touto operací A–7D nastoupily i do akcí Sandy. Předcházel tomu pečlivý výcvik pilotů a řada vyšších důstojníků pochybovala o tom, že poměrně rychlý Corsair může úspěšně nahradit pomalé A–1. Pochybnosti se zcela rozplynuly již po první akci A–7 v roli Sandy, ve dvoudenní operaci 17. – 18. listopadu 1972. O den dříve, 16. listopadu, byl poblíž Thanh Hoa, asi 150 km jižně od Hanoje, sestřelen dvoumístný



Prototyp A–7 Corsair II za letu společně s F–8 Crusader.
The A–7 prototype in flight with F–8 Crusader.

F–105G. Oba letci se úspěšně katapultovali a přistáli na pobřeží západně od města. 17. listopadu bylo mizerné počasí. I tak se je povedlo trojicí Corsairů najít a akce začala. Joint Rescue Co–ordination Center na základně Tan Son Nhut u Saigonu pro ni vyčlenilo skoro 60 letadel.

K vyzvednutí mělo dojít 18. listopadu ráno. Ve 4.30 ráno startovaly tři Corsairy od 354. TFW, vedené majorem Colinem A. Clarkem. To byl operační důstojník 354. TFW pro záchranné akce. Na záchraně sestřelených letců se podílely ještě typy F–105G, které měly umlčet palebná postavení raket země–vzduch kolem Thanh Hoa, F–4 jako předsunutí letečtí návodčí a ochrana proti MiGům, KC–135 pro doplňování paliva, HC–130 Hercules, ze kterého se celá akce koordinovala, a pochopitelně i vrtulníky HH–53C Super Jolly, sloužící k samotnému vyzvednutí letců. Další A–7D nesly vyvíječe kouře. Tři A–7D se připojily k vrtulníku HH–53C přesně podle plánu. Situaci komplikovala souvislá oblačnost ve výšce 2600 m, velká koncentrace protiletecké ochrany kolem města i letiště s MiGy–21 severně od města. Pokud by bylo dobré počasí, vrtulníky by mohly prostě vletět do některého z horských údolí a v přízemním letu, chráněné horskými úbočími před nepřátelskou palbou, se mohly přiblížit k čekajícím letcům. V tom však bránila právě ona souvislá vrstva mraků zhruba 2000 m nad vrcholky hor.

Major Clarke nechal svoje číslo nad mraky a spoléhal se na mapový displej a radarový výškoměr opakovaně prolétal vrstvou mraků a hledal údolí dostatečně široké na to, aby se v něm dala zformovat záchranná akce. Vždycky se mu povedlo trefit údolí příliš úzké, než aby v něm A–7 mohly bezpečně kroužit. Rychlé Corsairy totiž musely udržovat formaci s pomalým vrtulníkem, což znamenalo jej oblétávat kolem dokola. Pak vyzkoušel, jestli je skutečně zcela vyloučené dostat se k trosečníkům podél pobřeží. Vietnamci ho důrazně přesvědčili, že to skutečně možné není. Záchranná akce tedy musela být směrována z vnitrozemí. Mezitím došly zpřesněné údaje o poloze sestřelených letců. Přes vrstvu mraků s sebou teď major Clarke vzal i svého wingmana i oba Corsairy s vyvíječi dýmu a zaletěl se na letce podívat. Po průletu vrstvou mraků a několika zásazích palbou kulometů ráže 12,7 mm uviděl, že počasí se poněkud lepší. Oblačnost se zvedla na asi 600 m, pod ní bylo vidět již jen několik roztrhaných mraků. Déšť, dohlednost pět kilometrů a příliš málo místa pro Phantomy, které by mohly obsluhy pozemních stanovišť protiletecké ochrany zlikvidovat bombičkami CBU se zpožděnými roznětkami. Pro pomalý Super Jolly tam totiž skutečně nebylo příliš zdrávo.

Vypadalo to, že mise se bude muset odtroubit. Ale major Clarke však věděl, jak se asi oba letci cítí. Jeho samotného totiž už dříve Vietnamci sestřelili. To ještě létal na Super Sabru. Vůbec si nebyl jistý, jestli muži na zemi za těchto podmínek vůbec ještě mají šanci přežít další noc.

Po šesti hodinách se konečně jednomu vrtulníku povedlo najít dostatečně široké údolí, kde už nebyly mraky. Bylo to poblíž hranic s Laosem. Přivolal si Corsairy, aby se k němu připojily. V momentu, kdy se záchranná formace dala dohromady, se však HH–53 musel vrátit na základnu. Údaje palivoměru byly neúprosné. Pokud by osádka vrtulníku pokračovala v akci, bylo by brzo o několik Američanů na půdě Vietnamu víc. Z Nakhon Phanom odstartoval další pár vrtulníků a A–7D si zatím doplnily palivo z KC–135A, který měly k dispozici. Piloti si mohli na chvilku oddechnout.

Když vrtulníky dorazily, major Clarke znovu zapíchl svůj A–7D do mraků, ze kterých vypadl asi 250 m nad zemí v údolí, které bylo dostatečně široké na to, aby v něm Corsairy mohly kroužit a držet formaci s vrtulníky. Znamenalo to sice trvalé přetížení až dvě G, ale k sestřeleným to bylo jen 72 kilometrů. Jeden z vrtulníků se k němu s pomocí radiomajáku připojil a s ostatními Corsairy se vydali ukončit záchrannou akci. Těsně před cílem jim Clarke uletěl,

aby upozornil skrývající se piloty na přílet záchranné formace a současně načechral okolní protivzdušnou obranu. Při přeletu zaregistroval jednoho z pilotů, skrývajícího se ve křoví co by kamenem dohodil od nepřátelského palebného postavení. A–7D položily kouřovou clonu a účinně utlumily nepřátelskou obranu. Super Jolly mohl bez většího poškození vyzvednout oba sestřelené letce a nabrat zpáteční kurz. Major Clarke však neměl takové štěstí. Těsně před odletem inkasoval jeho Corsair zásah do prázdné palivové nádrže trasírkou ráže 12,7 mm. Nádrž explodovala a při výbuchu došlo k vážnému poškození křídla a trupu. Navíc okamžitě vypověděl umělý horizont i ostatní přístroje, udávající letové parametry. Současně s tím zaregistrovaly přístroje záchyt Corsairu naváděcím radarem odpalovacího zařízení střely země–vzduch. Začalo to vypadat ošklivě, ale raketu naštěstí neodpálili. Majoru Clarkemu se bez přístrojů a bez nehody povedlo proletět vrstvou mraků a připojit se ke svým wingmanům, kteří ho dovedli bez dalších komplikací na základnu Da Nang. Tam Clarke po devítihodinovém letu konečně přistál.

Corsairy A–7D se účastnily celkem 542 záchranných akcí. Spolupracovaly na záchraně celkem 22 sestřelených letců.

Podstatně aktivnější však byly ve své původní roli bitevního letadla. V rámci akce Linebacker 2 odlétaly celkem 203 lety a kromě toho vykonaly celkem 5796 běžných bitevních akcí nad územím Jižního Vietnamu, v hodinách je to dohromady 16819. Průměrný denní výkon byl 62 akce denně. Během těchto aktivit došlo ke ztrátě dvou letadel a pouze jednoho pilota. V šestnácti dalších případech došlo k poškození letadel. Corsairy svrhly asi 25 000 bomb, většinou typu MK 82 o váze 500 liber. Spolehlivost odhození pum dosáhla 99 procent, a i když se jednalo o pumy bez jakékoli možnosti navádění, dosahovalo se bodové přesnosti zásahů. Bylo to umožněno dokonalými a spolehlivými zbraňovými systémy. Příkladem je akce, při níž tříčlenná formace Corsairů A–7D, vedená kapitánem Buddym Sizemorem, krátce po skončení vietnamské války bombardovala most v Laosu. Před nimi je napadly laserem naváděnými pumami tři Phantomy, těžce jej poškodily, ale nebyly schopné jej zcela zničit. Corsairy navedené leteckým návodčím jejich dílo dokončily přímými zásahy tří pum, dalšími dvěma zlikvidovaly další most opodál, smůlu měl i třetí most, který našly, stejně jako ještě nedaleký přívoz. Na likvidaci těchto cílů jim stačilo dohromady třináct klasických pum o váze 500 liber.

Akce 354. TFW ve Vietnamu trvaly celkem deset týdnů.

Vought A–7D byly kompletně vyzbrojeny ještě dva další wingy – 23. a 355. TFW. Létala s nimi ještě 3. TF, patřící k 388. TFW, které létalo ze základny Korat v Thajsku. V roce 1973 se pro variantu A–7D studovala i možnost montáže rotačního kanónu GAU–8A. Firma Vought nabízela toto řešení v rámci soutěže AX, jejímž vítězem se stal Fairchild A–10. Uvažovalo se i o standardní variantě A–7D. V září téhož roku souhlasili představitelé USAF s porovnávacími lety mezi A–7D a A–10A. Bylo to však vyvoláno obavou z toho, že Senát zcela vážně uvažoval o tom, že pro fiskální rok 1974 zbaví všechny finanční prostředky pro další vývoj a výrobu A–10A. Konečný rezultát měl vyplynout z porovnání obou typů. Značná část senátorů tehdy A–10 považovala za zbytečný luxus a tvrdila, že Corsair zastane stejné úkoly při podstatně nižších nákladech.

V květnu 1975, když Kambodža zabavila americkou obchodní loď Mayaquez, účastnily se záchranných akcí i A–7D od 3.TFS. Poslední jednotkou, která létala s A–7D mimo území USA, byla již zmíněná 23. TFS od 388. TFW. Byla zrušena v prosinci 1975. V roce 1977 přeletěly A–7D od 355. TFW Atlantik a účastnily se soutěže v taktickém bombardování ve skotském Lossiemouth. Získaly tam všechny možné trofeje a zcela zastínily britské Jaguary. Ve stejném roce začaly být A–7D vybavovány automatickými manévrovacími klapkami.

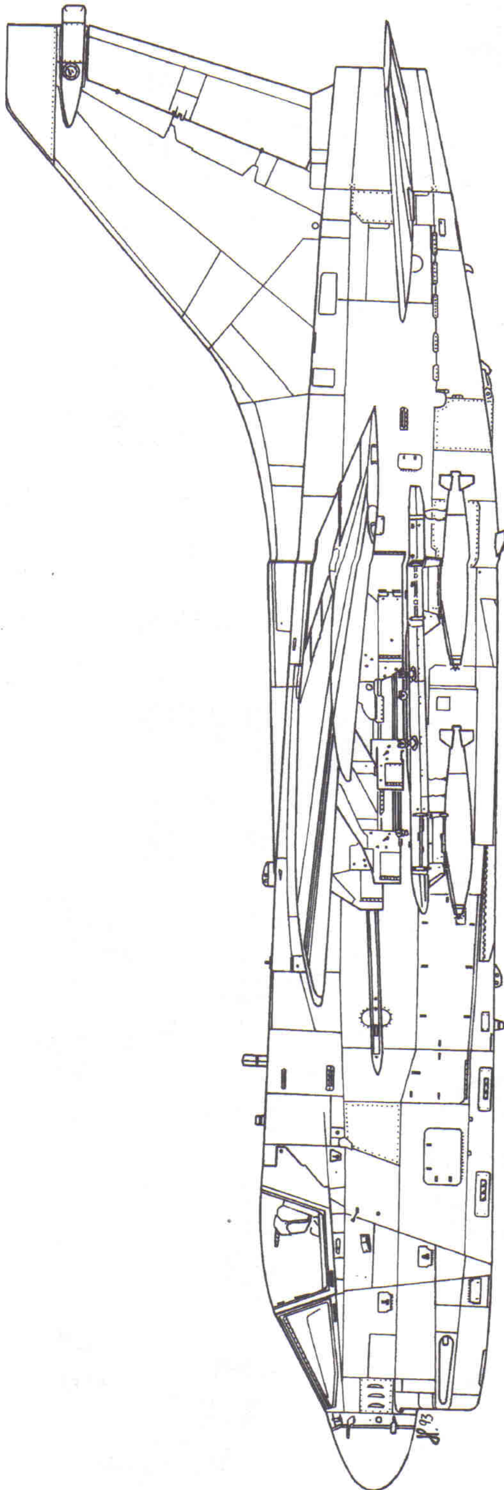
USAF začalo A–7D vyřazovat ze služby v dubnu 1978. Opět se to týkalo starého známého 354. TFW, tehdy na základně Myrtle Beach v Sacramentu. 355. TFW vyměnila svoje A–7D za A–10A v roce 1980, sídlila na England AFB v Louisianě.

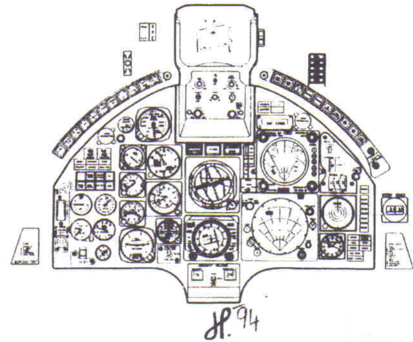
Již v říjnu 1975 začaly A–7D přicházet do výzbroje jednotek ANG. Jako první je dostala 188. TFS na Kirtland AFB v Novém Mexiku, následovaly např. South Caroline ANG a Virginia ANG (149. TFS na Byrd International Airport v Sanstonu ve Virginii dostala první dva kusy v červnu 1981). V roce 1982 je již mělo celkem čtrnáct squadron ANG. V březnu 1985 dostala firma Vought zakázku na instalaci systému FLIR do 48 kusů A–7D pro Air National Guard na Nellis AFB v Nevadě, známá přímou účastí na nejtajnějších programech amerického letectva, včetně letadel technologie stealth. Je zajímavé, že letové vlastnosti Lockheedů F–117A jsou velmi často přirovnávány právě k A–7.

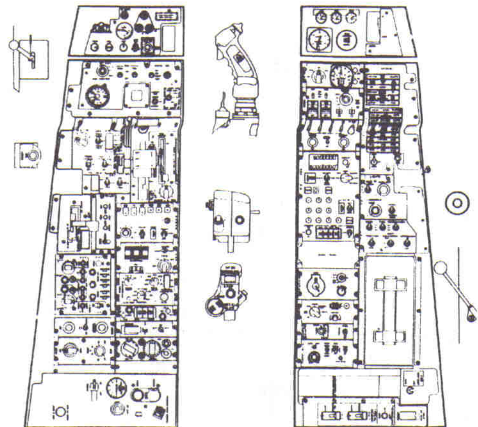
V prosinci roku 1989 se A–7D 166. TFS (Ohio ANG) a 175. TFS (Jižní Dakota ANG) účastnily operace Just Cause, což byl únos Manuela Noriegy z Panama City. V témže roce byly zjištěny při kontrolách únavové lomy v dracích některých A–7D. Pochopitelně bylo nutné zkontrolovat všechny A–7D. Výsledkem bylo zjištění, že postižené jsou 282 kusy A–7D z celkem 365 v inventáři Air National Guard. Pouze devět z nich však bylo poškozeno natolik vážně, aby jejich poškození vylučovalo opravu, případně rekonstrukci na A–7F. Každopádně to však zamíchalo karty. Došlo ke změnám v harmonogramu přezbrojování jednotek Air National Guard, které měly přejít na GD F–16. Původně se počítalo s vyřazením typu MDD F–4, po zjištění únavových lomů se začaly přednostně přezbrojovat jednotky, létající na A–7D. Ještě k 31. prosinci 1990 však byly A–7D ještě ve výzbroji Arizona ANG (152. TFS a 195. TFTS, obě patřící k 162. TFG na základně Tucson), Colorado ANG (120. TFS od 140. TFW na základně Buckley v Auroře), Iowa ANG (124. TFS od 132. TFW na Des Moines a 174. TFS od 185. TFG na základně Sioux City v Sergeant Bluff), New Mexico ANG (188. TFS od 150. TFG na základně Kirtland), Ohio ANG (112. TFS od 180. TFG na letišti Toledo Express v Toledu, 162. TFS od 178. TFG na základně Springfield–Beckley ve Springfieldu a 166. TFS od 121. TFW na základně Rickenbacker v Columbusu), Oklahoma ANG (125. TFS od 138. TFG v Tulse), Pennsylvania ANG (146. TFS od 112. TFG na základně Greater Pittsburg v Coraopolis), Puerto Rico ANG (198. TFS od 156. TFG na základně Muniy v San Juanu), South Dakota ANG (175. TFS od 114. TFG na základně Joe Foss ve Sioux Falls) a Virginia ANG (149. TFS od 192. TFG na základně Byrd v Richmondu).

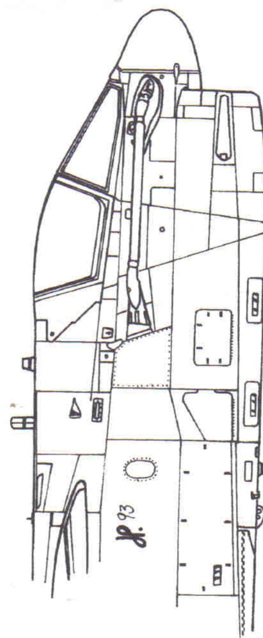
S vyřazením A–7D z výzbroje národních gard se počítalo koncem roku 1992.

Voughtů A–7D se postavilo celkem 459. 383 z nich byly vybaveny laserovým značkovačem cílů Pave Penny.



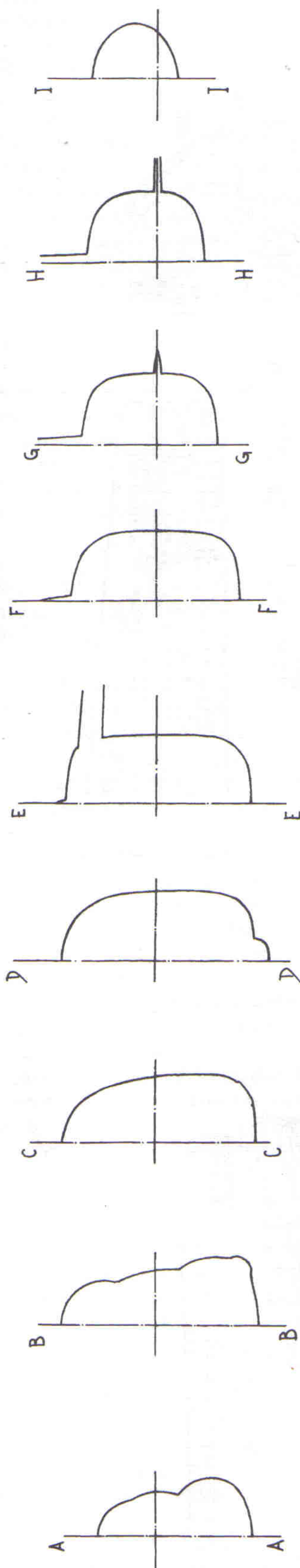


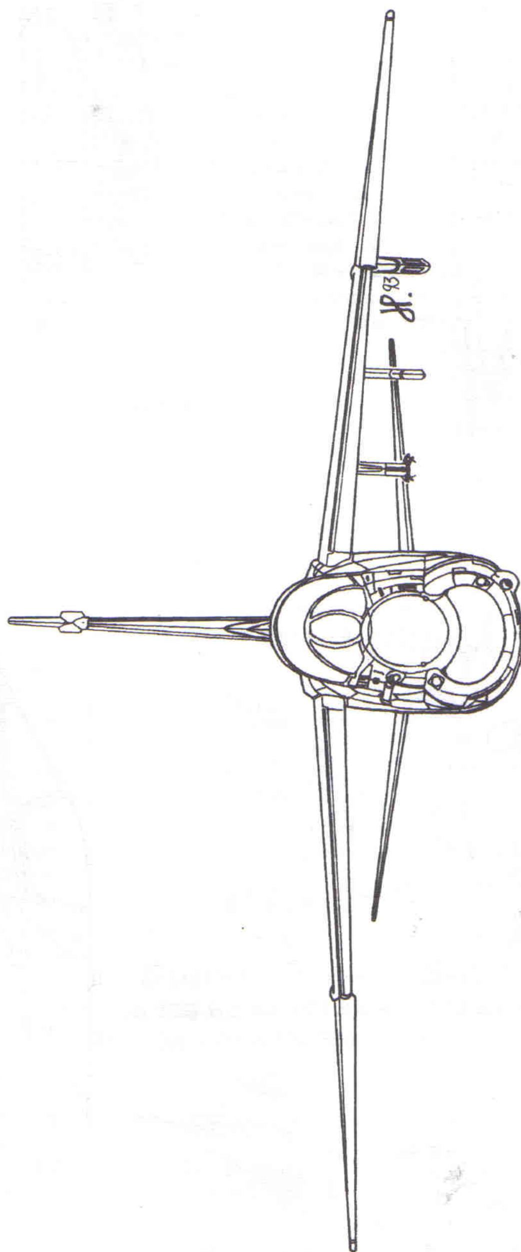


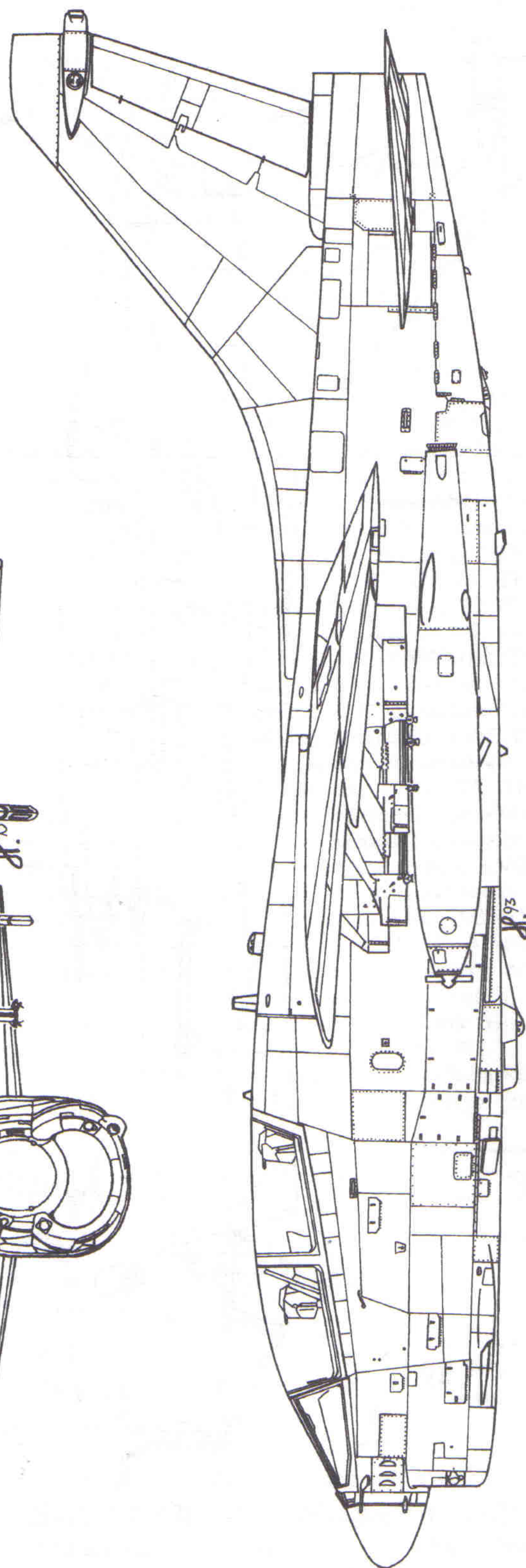


A–7B

M 1:72

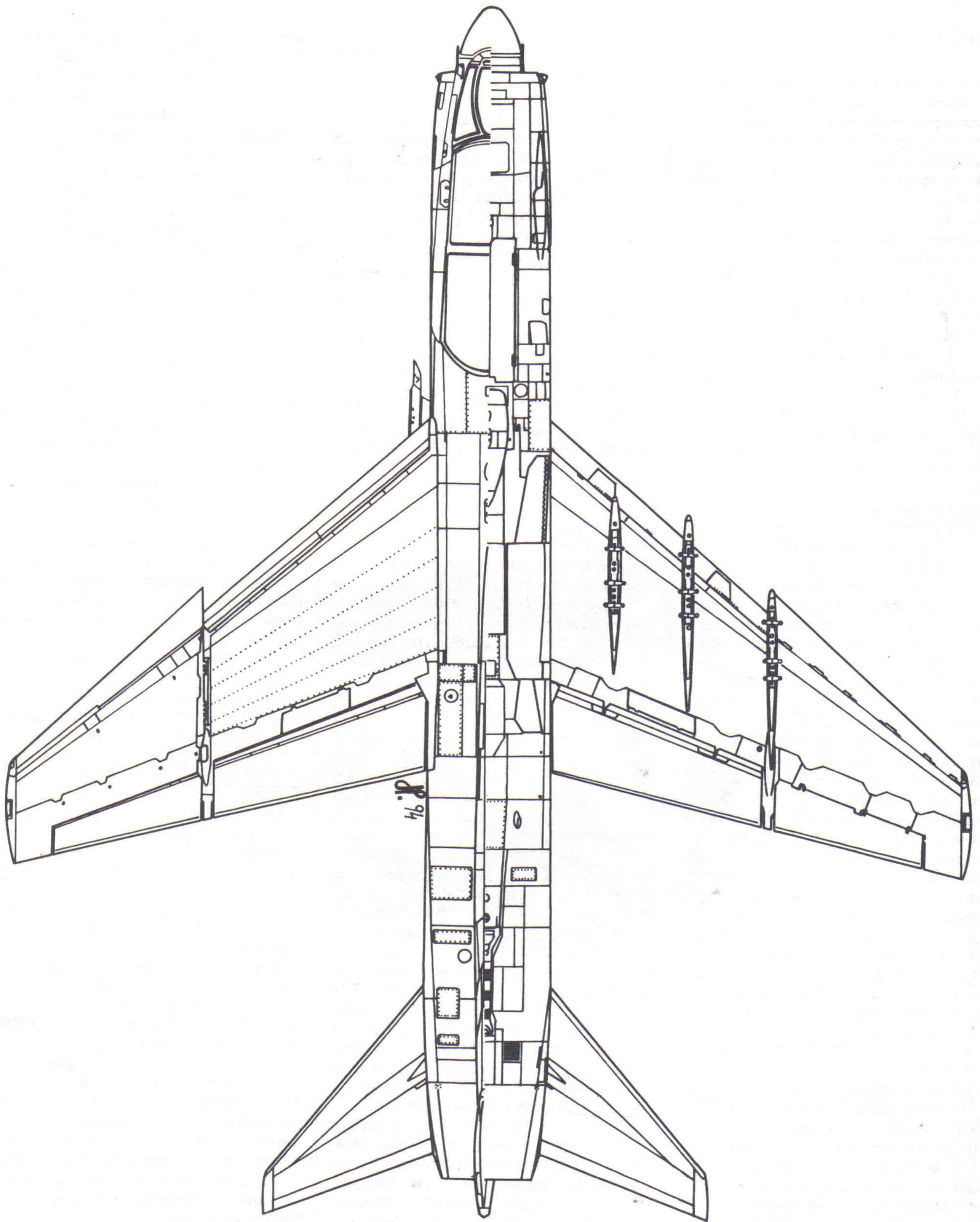






TA–7C

M 1:72



TA–7C

M 1:72

Neznámé sestřely

Daniel Petz

Je pozoruhodné, s jakou až dojemnou péčí byli zájemci o vojenskou historii za totality chráněni před veškerými informacemi týkajícími se neúspěchů sovětské bojové techniky kdekoliv na světě. Je velkým štěstím cenzorů, že operace „Desert Storm" proběhla již v době, kdy se čtenáři bez jejich služeb obešli. Bylo by jistě nesnadné prezentovat Saddámovu porážku jako vítězství, nebo alespoň zaretušovat totální debakl irácké vojenské doktríny během války v Zálivu.

Následující článek popisuje dvě vzdušná vítězství jihoafrických Mirage F–1 nad angolskými MiGy–21, která byla vybojována před více než deseti lety. Myslím, že popis obou soubojů bude pro čtenáře i s odstupem času zajímavý přinejmenším z těchto důvodů: Jednalo se o první bojovou konfrontaci MiGu–21 a Mirage F–1 a současně o první střet angolského a jihoafrického letectva, jehož výsledkem byl sestřel.

K prvnímu souboji došlo 6. listopadu 1981 ve vzdušném prostoru Angoly poblíž města Cahama. V průběhu operace „Daisy", zahájené 1. 11. 1981, pronikly jihoafrické pozemní jednotky hluboko do angolského vnitrozemí. Jejich úkolem bylo vyčistit dobyté území od táborů příslušníků organizace SWAPO. Ozbrojenci z těchto základen pravidelně pronikaly na území Jihozápadní Afriky (Namibie).

V ranních hodinách dne 7. 11. 1981 zaregistrovaly radary jihoafrické protivzdušné obrany dva nepřátelské letouny směřující do operačního prostoru jihoafrické armády. Toho dne drželi hotovost na letecké základně Ondagwa dva příslušníci 3. squadrony SAAF, major Rankin a kapitán du Plessis, oba připraveni ke vzletu v kokpitech svých Mirage F–1CZ. Krátce po sedmé hodině ranní místního času dostali povel ke vzletu proti letounům blížícím se do vzdušného prostoru nad jihoafrickými jednotkami bojujícími v jižní Angole. Oba hotovostní stroje okamžitě vzlétly. Let k cíli proběhl v přízemní výšce, aby se snížilo nebezpečí zachycení letounů radary angolské protivzdušné obrany. V okamžiku, kdy byli letci svými letovody informování, že se nacházejí v blízkosti angolských MiGů, nastoupaly obě Mirage do letové hladiny 250 (7600 m). Vzhledem k tomu, že výstup trval zhruba 30 sekund, je pravděpodobné, že nebyl zaregistrován ani operátory radarů angolské protivzdušné obrany, ani piloty obou MiGů. Krátce po dosažení letové hladiny 250 zpozoroval du Plessis oba nepřátelské letouny. Jednalo se o MiGy–21 a nacházely se před dvojicí Mirage. Jihoafrické letouny odhodily přídavné nádrže a proti zvyklostem platným ve 2. světové válce zahájily útok ve směru proti slunci. Oba piloti se tím připravili o možnost použít proti nepříteli PLŘS Matra R.530 Magic s infračerveným naváděním, neboť hrozilo nebezpečí, že by střely mohly svými čidly zareagovat na sluneční záření a minout cíl. Major Rankin se přiblížil k MiGu, který zaujímal pozici čísla. Vypálil krátkou dávku z kanónů a zasáhl. MiG začal ztrácet palivo a točit doleva. Rankinova Mirage ho následovala. Letoun kapitána du Plessis se nacházel mírně vpravo za útočící Mirage a kryl zadní polosféru Rankinova stroje. Major Rankin se ještě více přiblížil k nepřátelskému MiGu a ze vzdálenosti asi 500 m znovu zahájil palbu z kanónů. MiG explodoval a rozpadl se na několik kusů. Následoval návrat Jihoafričanů na základnu, neboť druhý nepřátelský letoun vyklidil pole. Po přistání pochopitelně létaly zátky od šampanského, neboť se jednalo o první vzdušné vítězství SAAF od dob korejské války.

Neuplynul ani rok a major Rankin skóroval podruhé. Rozložení sil bylo shodné s prvním soubojem: dvě jihoafrické Mirage F–1CZ proti dvěma angolským MiGům–21. Stejně jako v prvním případě byli za kniply MiGů s největší pravděpodobností kubánští piloti.

5. října 1982 doprovázel major Rankin se svým číslem kapitána Cobus Toreinem Canberru, jejímž úkolem bylo fotografovat základny SWAPO. Formace se pohybovala v letové hladině 200 (6 100 m). Jihoafričtí piloti byli varováni svými letovody, že do jejich prostoru směřuje dvojice nepřátelských stíhacích letadel. Canberra neprodleně opustila formaci a nasadila kurs domů na jih, Mirage nastoupaly do letové hladiny 9100 m. Po jejím dosažení zpozoroval Rankin přibližující se MiGy na „two o'clock position", tedy vpředu, mírně vpravo. Jihoafričané odhodili přídavné nádrže a zahájili přiblížení k cíli. V okamžiku, kdy MiGy míjeli, odpálily angolské letouny protiletadlové řízené střely. Rakety minuly své cíle. Mirage provedly zatáčku o 180 stupňů a dostaly se MiGům do zad. Jihoafričtí piloti uvedli v činnost palubní radary a přibližovali se odzadu k cíli. Rankin vypálil svou první PLŘS Matra R.530 na značnou vzdálenost a minul. Přiblížil se tedy ještě více k MiGu a vypálil svou druhou řízenou střelu. Ta explodovala v bezprostřední blízkosti MiGu a letoun vážně poškodila. Stroj se vzdálil z boje a záhy nouzově přistál se zasunutým podvozkem „na břicho". Rankin se tedy soustředil na druhý MiG, přiblížil se k němu na vzdálenost 300 m a zahájil palbu z kanónů. MiG explodoval a Rankinova Mirage minula trosky vpravo. Oba Jihoafričané se bezpečně vrátili na základnu a přistáli.

Major Rankin nebyl v době sestřelů žádným nováčkem. Pilotní průkaz získal v roce 1968, kdy se stal pilotem Cessny 185 u 42. squadrony SAAF. Později létal jako instruktor letouny Harvard a Impala (=MB–326 licenčně stavěný v Jihoafrické republice). Od roku 1977 létal Mirage III a záhy se stal instruktorem i na tomto typu. O tři roky později byl převelen ke 3. squadroně, kde se přeškolil na Mirage F–1CZ.

Po dosažení dvou vzdušných vítězství na tomto typu velel dva roky pilotní škole v Lagebaanweg, později byl převelen k 1. squadroně SAAF vyzbrojené typem Mirage F–1AZ a od roku 1988 pracoval ve štábní funkci v Pretorii.

Prvního sestřelu dosáhl major Rankin na Mirage F–1CZ trupového čísla 213, který nesl standardní zbarvení letounů jihoafrického letectva té doby. Letoun nesl na horních a bočních plochách kamufláž tvořenou nepravidelnými poli olivově zelené (BS.298) a světle hnědé (BS.360). Spodní plochy kryla světlá šedá (BS.697). Výsostné znaky v obvyklém barevném provedení byly neseny na čtyřech křídelních pozicích a trupu. Trupové výsostné znaky se nacházely na bocích vstupů vzduchu k motoru. Součástí výsostného označení byla modro–bílo–oranžová trikolóra na směrovém kormidle. Trupové číslo bylo provedeno v černé barvě na bocích trupu mezi odtokovou hranou křídla a náběžnou hranou VOP. V horní třetině stabilizátoru SOP se nacházel emblém 3. squadrony SAAF, na přídi pod kabinou byl umístěn černý ozdobný nápis „Mirage F–1CZ", nos letounu byl matně černý.

Druhá skórující jihoafrická Mirage (taktické číslo 203) nesla tehdy ještě experimentální kamufláž tvořenou středně šedou (FS.36176) na všech plochách doplněnou tmavě šedými (FS.36076) a světle šedými (FS.36314) poli na horních plochách a SOP. Výsostné znaky stejné velikosti i rozmístění jako u letounu popisovaného dříve byly však u stroje „203" v provedení Low–Vis, tedy nastříkány šedou barvou. Trikolóra ani emblém jednotky nebyly neseny. Chyběl rovněž ozdobný nápis na přídi a černý „nos". Některé fotografie takto kamuflovaných letounů ukazují standardní umístění taktických čísel na trupu, jinde trupové číslo chybí a jediným označením stroje je poslední dvojčíslí „trupovky" na krytu příďové podvozkové šachty – to ostatně nesou všechny stroje bez rozdílu kamuflážního nátěru. Po určité době provozu působilo kamuflážní schéma ze tří šedých odstínů dojmem jednotného středně šedého nátěru.

Taktická čísla sestřelených angolských MiGů–21 nejsou bohužel známa. Je však velmi pravděpodobné, že oba letouny nesly na horních a bočních plochách kamufláž tvořenou pískovou barvou doplněnou poli středně zelené. Spodní plochy byly pravděpodobně nastříkány světlou šedomodrou barvou. Angolské výsostné znaky tvoří pěticípá hvězda umístěná v kruhu rozděleném sinusovkou na horní červenou a dolní černou část. Znaky jsou neseny na čtyřech obvyklých křídelních pozicích a na pevné části SOP. Taktické označení angolských MiGů bylo tvořeno písmenem „c" a třímístným číslem. Bylo provedeno v červené barvě na přídi. Známá trupová čísla angolských MiGů jsou C–340 (MiG–21bis) a C–326 (MiG–21MF). Letoun označený C–340 byl nucen nouzově přistát na území Jihozápadní Afriky a nyní je vystavován v muzeu SAAF na základně Zwartkopf. Není vyloučeno, že se jedná o letoun poškozený během druhého Rankinova souboje.

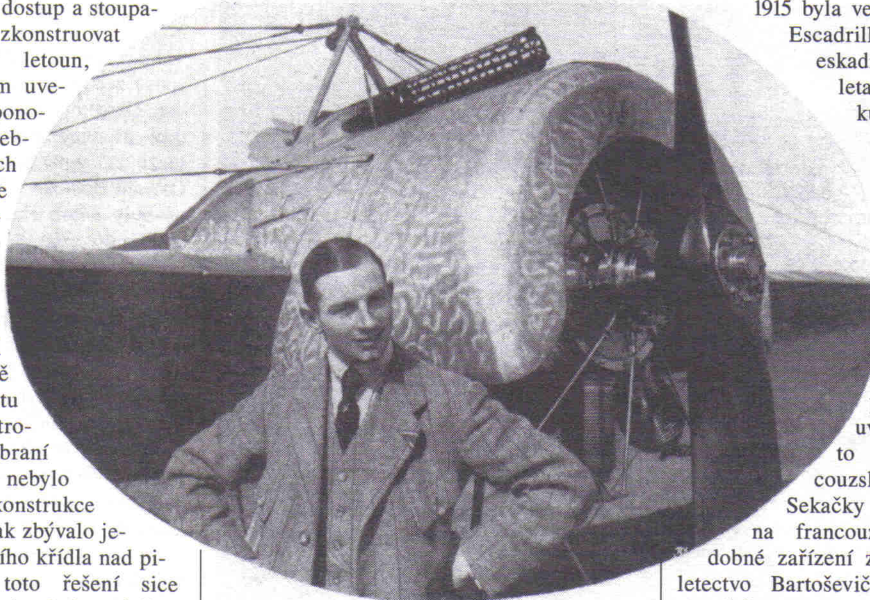
Jihoafrické výsostné znaky v měřítku 1/72 v provedení Low–Vis najdeme na obtiskovém aršíku Carpena 72.02, kompletní sadu trupových čísel pro letouny SAAF lze použít z obtiskového aršíku S. A. Decals No. 1 jihoafrické provenience. Angolské výsostné znaky nejsou, pokud vím, ve formě obtisků dostupné v žádném měřítku.

Od sekačky k synchronizátoru, aneb Fokkerovy letouny typu E

Mgr. Ivan Víšek

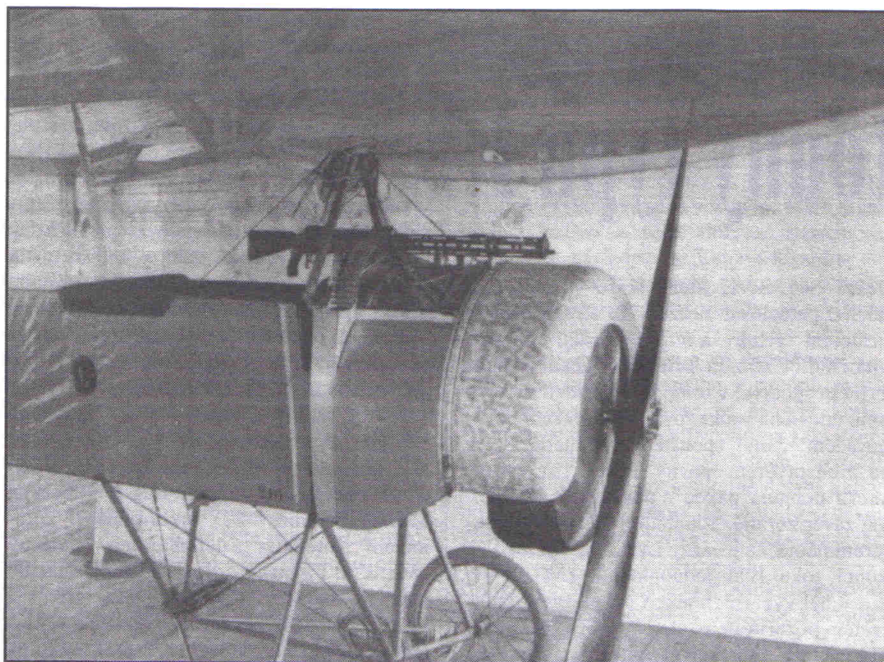
Roky 1915 a 1916 v průběhu první světové války lze nazvat obdobím zrodu stíhacího letounu. Po nesmělých začátcích vojenského využití plnila letadla pouze úkoly průzkumné a pozorovací. Pochopitelně již tehdy docházelo k prvním soubojům, které však byly vedeny pouze osobními zbraněmi pilotů, postupně byly montovány palubní zbraně. Pilot se plně věnoval řízení stroje a pozorovatel – střelec v jedné osobě měl na starost letadla protivníka. Vojenské požadavky se s růstem intenzity bojů i nově načerpanými zkušenostmi zvyšovaly, což zákonitě vedlo k stanovení požadavků na nový typ letounu, který by napadl nepřítele dříve, než způsobí škodu. Nově koncipovaný stroj musel tedy předčít dosud užívaná letadla ve všech základních parametrech, jakými jsou rychlost, obratnost, ovladatelnost, dostup a stoupavost. Znamenalo to tedy zkonstruovat spolehlivý jednomístný letoun, který by vyhovoval všem uvedeným parametrům a disponoval navíc potřebnou palebnou silou. Již po prvních pokusech bylo jasné, že střelba z pohyblivého kulometu na pohybující se cíl a současně ještě řízení stroje je velice problematické i pro zkušeného pilota. Tehdy vznikl nápad umístit zbraň pevně na letadlo ve směru osy letu a cíl zaměřovat celým strojem. Umístění těžkých zbraní po stranách do křídel nebylo možné, protože jejich konstrukce byla poměrně křehká, a tak zbývalo jediné místo ve středu horního křídla nad pilotem. Střelbu vpřed toto řešení sice umožňovalo, ale zaměření nebylo nejpřesnější a zejména výměna munice, nebo případná oprava kulometu vyžadovala od pilota přímo artistických výkonů. Bylo zcela jasné, že jediné vyhovující řešení je umístit zbraň přímo na trup tak, aby byla pilotem lehce dosažitelná. Jednoduchý nápad měl však jeden velký problém – před letadlem rotující vrtuli. Proběhly proto nejen pokusy, ale byly i bojově využívány letouny s tlačnou vrtulí za pilotem, což sice odstranilo hlavní překážku střelby, ale celkové výkony těchto letadel v té době značně pokulhávaly za požadovanými parametry. Bylo tedy třeba vyřešit problém střelby okruhem otáčející se vrtule tak, aby nedošlo k jejímu poškození.

Zde však začíná téměř historický rébus, protože co pramen, to jiná informace o prvenství tohoto vynálezu. Věnujme se tedy krátce několika základním teoriím. Je známo, že se myšlenka střelby okruhem vrtule zrodila již před válkou. Nejdále dospěl zřejmě Švýcar Franz Schneider, který si již v roce 1912 nechal patentovat zařízení ke střelbě dutým hřídelem vrtule a o rok později přístroj umožňující střelbu přímo okruhem vrtule. Princip spočíval v tom, že na hřídeli motoru byla umístěna vačka, ovládající páku s posunovačem, řídící spouštění kulometu. Když se před otvorem hlavně objevil list vrtule, vačka pohnula pákou a posunovač zablokoval závěr zbraně. Schneider, který konstruktérem německé továrny LVG, zde vytvořil na konci roku 1914 jednoplošník LVG E VI, který byl vyzbrojen nejen pohyblivým kulometem pozorovatele, ale i synchronizovaným kulometem ovládaným pilotem. Zkoušky letadla však byly hned zpočátku poznamenány defektem v důsledku deformovaného křídla, a tak bylo zapomenuto včetně své výzbroje.



Údajně také v Rusku v roce 1913 V. P. Poplavko zkonstruoval vlastní zařízení obdobného typu, podobné projektu Lavrova, které bylo v praxi vyzkoušeno na letadle Sikorski S–16. Letecký průmysl carského Ruska byl však příliš slabý a vynález se nerozšířil. Také ve Francii Raymond Saulnier v roce 1914 provedl pokusy se zařízením synchronizujícím moment odpálení střely s pohybem listu vrtule, systém se však ukázal jako velmi nespolehlivý. Čas ubíhal a bylo třeba problém vyřešit způsobem účinným a současně jednoduchým. Řešení se našlo ve Francii, ale pokud jde o prvenství, figurují v odborné literatuře nejčastěji tato jména: Raymond Saulnier, Rolland Garros a Eugen Gilbert. Který z nich to skutečně byl, není snad tak důležité, faktem zůstává, že se roku 1914 na trupu jednoplošníku Morane-Saulnier objevil kulomet střílející okruhem vrtule. Ochrana vrtule před střelami byla vyřešena vskutku jednoduše. V místech výstřelné kulometu byly na listy vrtule našroubovány ocelové klíny, které odrážely střely. Toto řešení bylo následně vylepšeno tím, že v místech výstřelné byly listy vrtule zúženy, aby se snížila četnost jejich zásahu a klíny byly opatřeny žlábky, odhazující střely do stran. Přesto nárazy na takto upravenou vrtuli vyvolávaly značné síly působící na hřídel motoru, čímž snižovaly jeho životnost. Přes všechny svoje nedostatky se tyto velice primitivní deflektory–sekačky rychle rozšířily a právě jimi vybavené Morane-Saulnier N se staly v první polovině roku 1915 postrachem německého letectva. Údajně již v lednu 1915 sestřelil Eugen Gilbert na Morane-Saulnier L, vyzbrojeném kulometem Hotchkiss s deflektorem, německý Aviatik B I a otevřel tím epochu stíhacího letectva. Většina pramenů však přiznává vítězství na stroji vybaveném sekačkou Rollandu Garrosovi, který 1. května 1915 na svém Moranu sestřelil německý Albatros, čímž zahájil svoji cestu vedoucí až do galerie leteckých es. O něco dříve, v březnu 1915 byla ve Francii utvořena první Escadrilles de Chasse, stíhací eskadra, určená k útokům na letadla protivníka. Zpočátku sice prováděla také průzkumné lety, ale rozkazem velitele VI. armády č. 4893 ze dne 17. listopadu 1915 byli někteří piloti (např.: Brocard, Vedrines, Guynemer) staženi z průzkumných letů a „specializovali se" na lov nepřátelských letadel uvnitř vlastních linií. Byl to vlastně počátek francouzského stíhacího letectva.

Sekačky se však objevily nejen na francouzských letadlech. Podobné zařízení zkonstruovali pro ruské letectvo Bartoševič a Kulebakin, Britové zkoušeli tento systém na stroji Sopwith Tabloid. Že se stejné či podobné zařízení dosud neobjevilo na německých strojích se zdá být až neuvěřitelné. Skutečností zůstává, že tento vynález zůstal Němcům utajen až do 18. dubna 1915, kdy byl Rolland Garros po poruše motoru nucen přistát v německém postavení. Němci byli překvapeni jednoduchostí zařízení a generální štáb vydal ihned rozkaz: „Okopírovat!" Následovalo však další překvapení, když A. Fokker, který byl jako jeden z leteckých výrobců vyzván k výrobě deflektoru, prohlásil, že se mu toto primitivní zařízení nelíbí a že sám zkonstruoval dokonalejší zařízení – synchronizátor, který je již dokončen v jeho továrně ve Schwerinu. Také kolem této příhody se dodnes vede řada sporů, jak to doopravdy bylo, již asi nikdo nezjistí. Na německých stíhačkách se však deflektor neobjevil a byly vybavovány synchronizátorem z Fokkerova závodu. Protože víme, že vlastní Fokkerovy



Instalace kulometu Parabellum na stroji Fokker M5K/MG, výrobní číslo 216.
Fokker M5K/MG, production No. 216, armed with a Parabellum machine-gun.



Fokker M5K - podvozek.
Fokker M5K undercarriage.

konstrukční výsledky byly téměř nulové a k této práci vždy využíval nadání někoho jiného, je pravděpodobné, že toto zařízení vzniklo v kolektivu, který vedl Fokkerův spolupracovník Heinrich Luebbe. Systém vycházel z původního zapomenutého patentu F. Schneidera, ale směr posunovače byl opačný, tedy neblokoval závěr, ale naopak ho uvolnil v okamžiku, kdy vrtule nebyla v poli výstřelu. Jednalo se tedy již v pravém slova smyslu o synchronizátor a ne o přerušovač.

Na jaře roku 1915 mohl tedy Fokker předvést nejen fungující synchronizátor, ale i letoun, na kterém mohlo být toto zařízení nainstalováno. Byl to Fokker M 5 K, který se tak stal vlastně prototypem stroje řady E. Tento letoun vznikl v důsledku Fokkerova neúspěšného období, kdy obchody vázly, inspirace chyběla a podniku hrozil bankrot. V roce 1913 byl v Johannistalu předváděn francouzský jednoplošník Morane H, který Fokkera zaujal natolik, že zakoupil levně jeden poškozený exemplář, opravil ho a sám na něm létal. Inspirován tímto strojem začal stavět letoun označený M 5 K a zároveň i jeho modifikovanou verzi hornoplošník M 8. Ten byl nakonec armádou přijat a stavěn sériově jako Fokker A 1 (A = neozbrojený jednoplošník), zatímco M 5 K byl prozatím odmítnut a vrácen zpět Fokkerovi. Ne však na dlouho.

Letoun M 5 K byl svému vzoru podoben pouze vzhledově. Trup byl svařen z ocelových trubek, křídlo mělo hustší žebrování a zesílenou konstrukci, změněn byl tvar i velikost ocasních ploch. Stroj byl zpočátku vybaven francouzským motorem Gnôme o 50 kW, později byl montován německý Oberursel, což byla vlastně opět kopie výkonnějšího motoru firmy Gnôme. V květnu roku 1914 byl letoun představen v Johannistalu, kde A. Fokker, který osobně letadlo předváděl, údajně naháněl přihlížejícím divákům husí kůži svými přemety a dalšími akrobatickými kousky. Krátce poté objednalo německé velení typ M 5 jako lehký průzkumný stroj ve dvou verzích: A II (M 5 L) L = lang = dlouhé křídlo a verzi s menším rozpětím křídla A III (M 5 K) K = kurz = krátké. Byl to tedy právě typ M 5 K, který A. Fokker použil pro instalaci kulometu Parabellum LMG 14 střílejícího okruhem vrtule pomocí synchronizačního zařízení. Dne 23. května byl letoun oficiálně předveden vládním činitelům a nejvyšším vojenským zástupcům a následně na to začala předváděcí kampaň pro letecký personál. Osobně A. Fokker a jeho přítel Otto Parschau se vydali po frontové linii seznámit letce se strojem a jeho synchronizačním zařízením. Úspěch byl okamžitý a přesvědčivý, následovala objednávka prvních strojů. A. Fokker se s chutí vrátil k práci v týlu, protože rozhodně neměl důvod jakožto civilní osoba a navíc holandský občan nasazovat život na frontě. Také kolem této události panuje dodnes řada sporů a dohadů, ale nechme mýty odpočívat. Ukázkové exempláře nového stroje byly také předány pilotům Feldlieger Abt. 62, mezi kterými byla i budoucí letecká esa Oswald Boelcke a Max Immelmann. Úspěšné byly nejen zkušební lety, ale i pokusná střelba do terče. Sériová výroba nového typu letounu mohla tedy začít.

Fokkery E byly středoplošníky smíšené konstrukce. Trup byl svařen z ocelových trubek a vyztužen dráty. Profil trupu byl obdélníkový, sbíhající se do hrotité zadní části. Potah letadla byl plátěný, hřbet před pilotním prostorem, jakož i přechod od krytu motoru do trupu byl z duralových plechů. Prstencový kryt motoru, rovněž z duralu, byl dole otevřen. Křídla byla pravoúhlá, na koncích skosená, celodřevěné konstrukce, zpevněná soustavou lanek, vedoucích přes kozlíky nad i pod trupem. S řídící pákou spojená soustava lanek sloužila rovněž ke kroucení křídla, protože letoun nebyl ještě vybaven křidélky. Podvozek byl svařen z ocelových trubek.

Celkem Fokkerova továrna vyráběla čtyři modifikace typu E. První byl E I, poháněný rotačním motorem Oberursel U O s výkonem 59 kW. Byl to v zásadě standardní typ M 5 K, doplněný o synchronizovaný kulomet. E II byl původně projektován jako armádní bitevník, avšak technickým vylepšením byla vlastně pouze zástavba silnějšího motoru Oberursel U I o 74 kW. Typ E III, který byl postaven v největším počtu, zahrnoval několik malých vnějších změn v konstrukci, motor zůstal shodný s E II. U některých strojů však byla zvětšena hlavní palivová nádrž, doplněná ještě přídavnou nádrží, což zvyšovalo vytrvalost letu z 1,5 na 2,5 hodiny. Poslední z řady E byl typ IV, který byl poháněn dvouhvězdicovým rotačním Oberurselem U III o 118 kW a byl určen



Jeden z Rakousko-uherským letectvem používaný Fokker E.III.
One of the few Fokker E.IIIs used by the Austro-Hungarian air force.

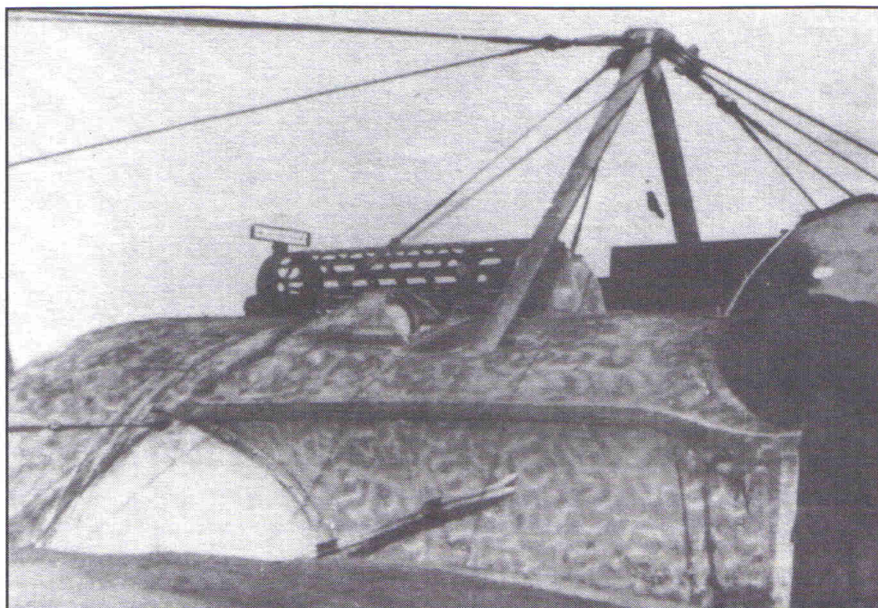
k nesení dvou až tří zbraní, což mu mělo poskytnout velkou palebnou sílu. Výkony tohoto stroje však byly daleko horší než u jeho předchůdců, podstatně se zhoršila jeho stabilita, a tak si tento typ nezískal přílišného uznání. Na frontě se E I objevil v červnu 1915, v srpnu byl následován typy E II a E III. Typ E IV byl dodán k útvarům v několika kusech v říjnu 1915 a až do dubna 1916 vlastně nedošlo k jeho masovým dodávkám.

Jednotlivé typy se odlišovaly nejen použitým motorem, ale i zabudovanou výzbrojí. V zásadě však byly používány dva typy kulometů spojených se synchronizačním zařízením a to Parabellum LMG 14 a zejména Spandau 08/15 ráže 7,92 mm.

Když se Fokker E I a zejména výkonnější verze II a III objevily na obloze, představovaly pro stroje protivníka, kterými byly zejména francouzské Morane-Saulnier L a britské BE 2, hotovou pohromu. Zejména ten druhý, s pilotem v zadní kabině byl, prakticky bezbranný, protože pozorovatel, který byl sice vyzbrojen kulometem, neměl přes les výztuh a vzpěr prakticky žádné pole výstřelu. Ztráty způsobené anglickému letectvu se staly dokonce předmětem bouřlivé parlamentní diskuse, při které jeden z řečníků nazval letoun BE 2 „krmivem pro Fokkery". Synchronizátor se v praxi ukázal být daleko účinnější než jednoduché sekačky a zajistil Němcům na konci roku 1915 jasnou převahu ve vzduchu. Přestože se nejednalo o velké počty nasazených Fokkerů, v říjnu 1915 jich bylo na celé západní frontě pouze 26, byly ztráty Spojenců značné. Proto byl RFC (Royal Flying Corps) nucen vydat rozkaz k létání v sevřených formacích, kdy průzkumný letoun musel být kryt alespoň třemi bojovými stroji. Toto opatření způsobilo, že Fokkery rozmístěné dosud po jednom u různých jednotek se začaly seskupovat. První německá stíhací jednotka tzv. KEK–Kampfeinsitzer Kommando byla utvořena ve Vaux dne 11. ledna 1916. Další, tentokrát již jako Jasta–Jagdstaffel, formovaná zejména z podnětu pilota Boelckeho však byla ustavena až v srpnu téhož roku. Tedy alespoň po stránce taktické měli Spojenci na čas náskok a Němci ustoupili od překvapivé a nebezpečné metody osamělých lovců. Probíhajících bojů se účastnilo stále více letadel a počty vzdušných soubojů rostly až neuvěřitelně. V červenci roku 1915 RFC zaznamenal 46 střetnutí, v prosinci téhož roku se odehrálo stejné množství bojů během jediného dne.

Bezstarostné dny Fokkerů však byly pomalu sečteny. Dne 5. ledna 1916 byl do služby u francouzské Escadrille N. 3 zařazen nový Nieuport 11, který spolu s britskými FE 2b a později Airco DH 2 a Bristol Scoutem – prvním britským letounem vybaveným syn-

chronizovanou zbraní, znamenaly zvrat v poměru sil. V polovině roku 1916 byly Fokkery přesunuty ze západní fronty na méně exponované bojové úseky do Turecka a Palestiny.
Zřejmě nejlépe vystihuje bojové nasazení těchto Fokkerů výrok historika Philipa Jarretta, který napsal: „Bylo štěstím, že A. Fokker namontoval svůj synchronizační přístroj právě do tohoto letadla, ztráty Spojenců mohly být daleko vyšší, kdyby byl nový vysoce vychvalovaný Oberursel a zbraňový systém instalován do lepšího stroje".
I přes toto nepříliš lichotivé hodnocení je třeba říci, že synchronizace kulometu, která se objevila právě s příchodem Fokkerových jednoplošníků, změnila v roce 1915 válku ve vzduchu a měla vliv nejen na následující průběh strategie a taktiky válečného konfliktu, ale i na další rozvoj letecké techniky.
Nyní informace o zbarvení Fokkerových letadel typu E. Továrnu opouštěly stroje s nátěrem všech plátěných ploch v barvě světle krémové nebo tmavožluté. Černé kříže, jejichž tvar odpovídal danému období, byly umístěny ve velkých bílých polích na obou stranách křídla a na bocích trupu. Kormidlo bylo natřeno bílou barvou, na které byl aplikován černý kříž. Na trupu byla dále velká evidenční čísla a menší výrobní číslo, které se mnohdy objevovalo i na směrovém kormidle. Dále byla na povrchu stroje vyznačena manipulační a podpěrná místa. Kryt motoru a přední krycí panely byly ponechány v barvě kovu. Pochopitelně se zbarvení jednotlivých strojů po předání k bojovým útvarům často měnilo v duchu tradic útvarů, ale i vlastních pilotů. Tyto změny se většinou týkaly dekorování disků kol, malování pruhů a proužků na trup, objevovaly se i nápisy osobních jmen. Některé námořní Fokkery byly natřeny hliníkem, stroje operující u jednotek přidělených k Armee–Abteilug Gaede během zimy 1915–1916 jako Kampfeinsitzer – Kommando Habsheim měly zcela ojedinělou kamufláž, tvořenou jakoby loužičkami černé a bílé barvy na trupu a celočerné kormidlo. Stroje dodávané rakousko–uherskému letectvu přicházely ve standardní tovární úpravě, ale některé z nich byly později přetřeny na všech plochách středně zelenou barvou. Rovněž některé ze strojů dodané tureckému letectvu byly na všech plochách přetřeny tmavou barvou, pravděpodobně zelenou, šedou, nebo červenohnědou. Původní německé kříže byly obvykle doplněny barvou tak, že vznikly jednoduché černé čtverce. Závěrem informací týkajících se zbarvení stroje je třeba zmínit ještě jednu zajímavost, kterou měl být neviditelný letoun. Při řešení tohoto úkolu se byl A. Fokker nucen spojit s konkurenčními firmami Rumpler, Aviatik a Albatros, aby mohl být postaven letoun, o kterém se předpokládalo, že bude ve vzduchu neviditelný. Základem se stal Fokker E III, který však nebyl potažen klasickým plátnem, ale průhledným Cellonem. Přestože tovární potah byl dokonale hladký, při provozních zkouškách vlhkost způsobila, že se Cellon svraštil, což nepříznivě ovlivnilo aerodynamické vlastnosti stroje. Nepatrná trhlinka v potahu mohla také způsobit, že se Cellon trhal jako po výbuchu. Praktické zkoušky tohoto neviditelného letadla však přinesly velké zklamání. Světelné reflexy vyvolané Cellonem nejen oslepovaly pilota, ale činily letoun daleko viditelnějším než stroj s klasickým potahem. Tím tedy skončil tento zajímavý experiment a my jsme na „neviditelný letoun" museli ještě pár desítek let počkat.


Pohled na příď Fokkeru E.III 210/16 právě ukořistěného Brity.
Nice detail photo of Fokker E.III 210/16 immediately after was captured by the British troops.

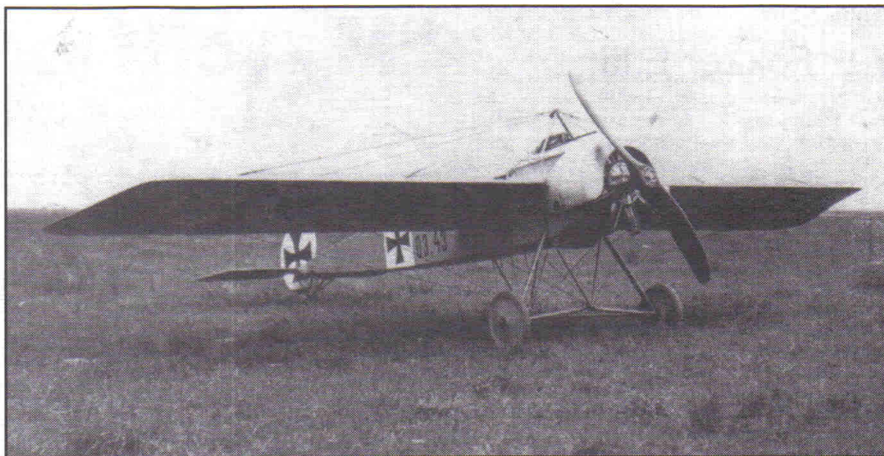

A. Fokker v kokpitu Fokkeru M5L.
A. Fokker at the controls of his M5L.

Pokud jde o celkový počet vyrobených letadel Fokker E, shodují se prameny na čísle 415 kusů. Složitější je již situace při stanovení počtu jednotlivých kusů. Původní dokumentace je neúplná a rozdíly mohly vzniknout zejména u typů E II a E III, protože některé záznamy uvádějí oba typy zjednodušeně jako E 100 hp, navíc není známo, v kolika případech byl letoun vyrobený jako E II nakonec dodán jako E III. Lze tedy předpokládat, že z celkového počtu 415 letadel bylo asi 68 verze E I a částečně E II, verze E II a zřejmě zčásti E III bylo 49 kusů, zaručených strojů E III je uváděno 249 a posledních E IV bylo zřejmě 49 kusů.
Převážná část vyrobených strojů sloužila pochopitelně u německé armády a nejméně 28 jich létalo u námořnictva. Některé letouny byly zakoupeny přímo námořnictvem, ostatní byly postupně uvolněny od armády. Také u rakousko–uherského námořnictva sloužilo šest Fokkerů E III, které zde nesly označení A 4–A 9. Protože byly považovány za málo výkonné, byly používány převážně k výcviku. Rovněž rakousko–uherská armáda do svých Flik (Fliegerkompagnie) zařadila tyto

stroje, převážně E III, zde označené A III, kterých využívala s úspěchem například na italské frontě, jejich přesný počet však není znám. Dalšími uživateli typu E III bylo Turecko, s pravděpodobně dodanými 22 kusy, a Bulharsko, které zřejmě obdrželo pouze tři stroje.

Získat nepřátelský Fokker již během bojů měli pochopitelně největší zájem Spojenci. Francouzi získali svůj trofejní E III v dubnu 1916 a ve stejném měsíci si tento stroj mohli prohlédnout také Britové, když jeden z Fokkerů ztratil při letu orientaci a byl nakonec nucen přistát přímo v britských pozicích. Takto získali zbrusu nový E III, který opustil továrnu týden předtím. Angličany však dodnes spojuje s tímto letadlem ještě další skutečnost – jediný dochovalý exemplář tohoto Fokkeru, konkrétně E II I – 210/16 je uložen v London Science Museum.

Úplně na závěr ještě krátká informace o stavebnicích modelu tohoto letounu. Přestože se jedná o výzkumný typ historie vojenského letectví, je tento Fokkerův jednoplošník výrobci plastikových stavebnic poměrně opomíjen. Výrobou modelu v měřítku 1:40 se v minulosti zabývala firma Aurora, v měřítku 1:48 potom firma Renwal. Tyto stavebnice jsou však pro naše modeláře víceméně nedostupné. Zbývá tedy jediný výrobce Revell, který model Fokkeru E III v měřítku 1:72 dodává na náš trh již řadu let. Naše modeláře proto jistě potěší zpráva, že mostecká firma Eduard, která vedle známých a oblíbených kovových setů zahájila také výrobu modelů, přichází na trh se stavebnicí Fokkeru E v měřítku 1:48. Model je vyroben technologií short run, doplněn kovovými díly a obtisky.



Rakouský Fokker E.III 03.43 vyzbrojený kulometem typu Schwarzlose.
Austrian Fokker E.III 03.43 armed with a Schwarzlose type machine-gun.

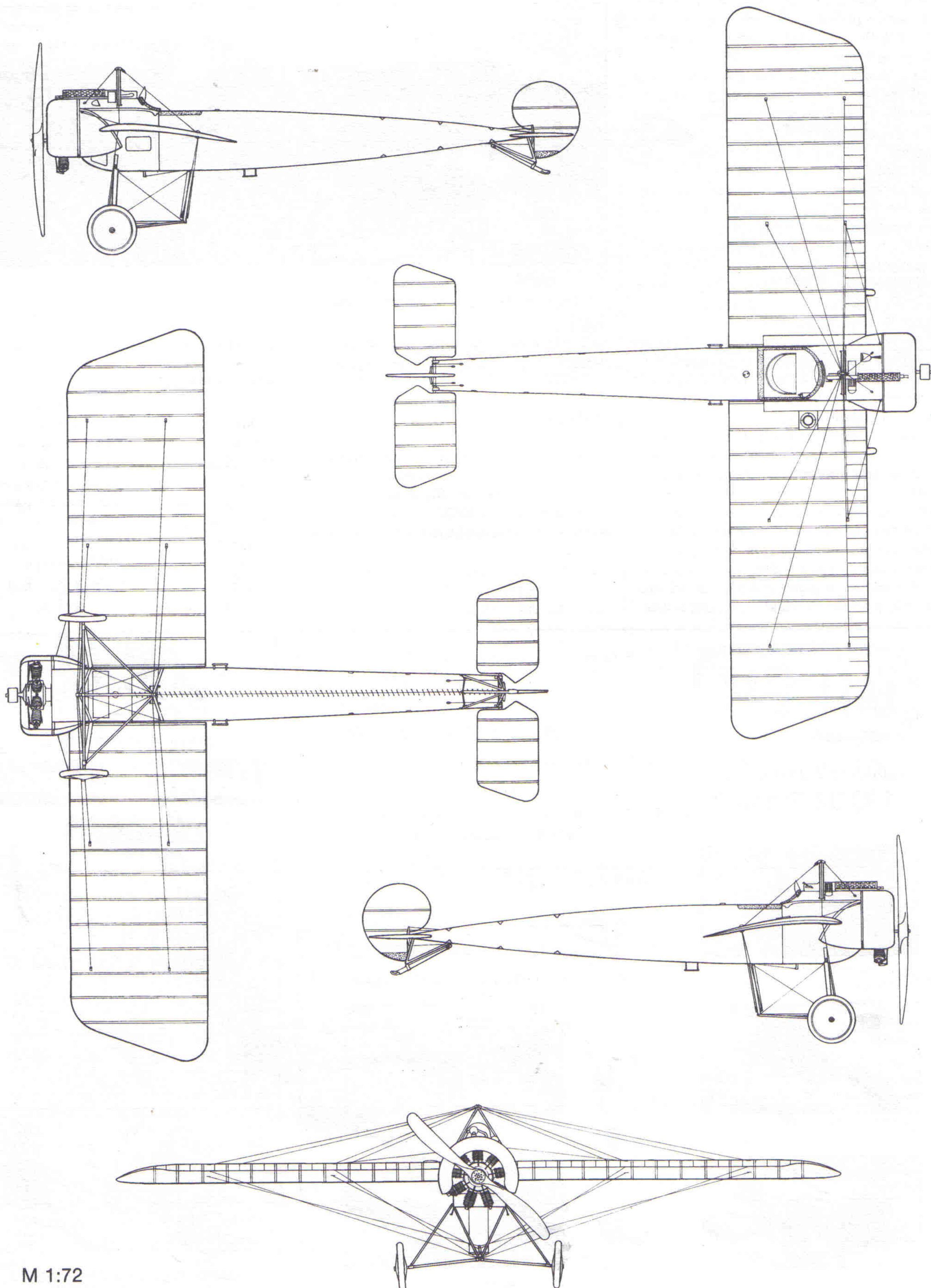
Použitá literatura:

Goworek T.: Samoloty mysliwskie pierwszej wojny swiatowej, Warszawa 1981
Grosy P. W.: Fokker E. III, Windsock Datalife 15, Berkhamsted 1989
Němeček V.: Vojenská letadla 1, Praha 1974

Hlavní technické údaje:

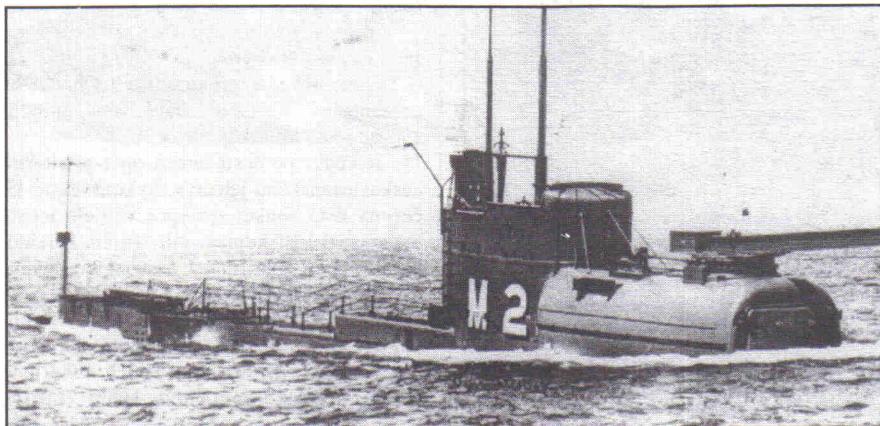
FOKKER E III

Rozpětí	9,52 m
Délka	7,20 m
Výška	2,40 m
Nosná plocha	16 m^2
Hmotnost vlastní	399 kg
Hmotnost vzletová	610 kg
Maximální rychlost	140 km/h
Výstup do 1000 m	5 minut
Dostup	3500 m
Vytrvalost	1,5 hod. (2,5 hod.)
Pohonná jednotka	viz text


Fokker E.III
M 1:72

Britské ponorky třídy „M“ 1915 – 1933

T. Hájek



Zcela ojedinělou a výjimečnou konstrukci představovaly ve své době ponorky třídy „M“. Prvotní myšlenka vzešla jako mnoho jiných od tehdejšího prvního námořního lorda Fishera of Kliverstone. V jeho představě mělo jít o „submarine dreadnought“ (bitevní ponorku), vyzbrojenou děly ráže 305 mm. Arthur Balfour, první lord admirality (ministr námořnictva) neměl pro tento poněkud excentrický návrh pochopení, ale lord Fisher trval na svém a na svou podporu si přizval ponorkové specialisty. Nejdůležitějším z nich byl commodore S. S. Hall, který v září 1915 předložil ponorkové vývojové komisi Admirality již upřesněný návrh ponorky označené „submarines monitor“. Označení se zdálo být poněkud nevhodné, ale plně vystihlo, že hlavní zbraní plavidla nebudou torpéda, ale děla. Výsledkem projednání komisí bylo zadání projektovému oddělení válečného námořnictva vypracování dvou projektů, s dělem ráže 305 mm nebo s dvěma děly ráže 190 mm a pancéřováním! Na dalším setkání komise 2. října 1915 byla v podstatě přijata první varianta a specifikována taktika a využití budoucího plavidla.

V únoru 1916 zadala Admiralita loděnicím stavbu ponorek K 18 až K 21, ale ještě před započetím stavby byla zakázka změněna ve prospěch ponorkových monitorů.

Kýl ponorky M 1 (ex K 18) byl položen v červenci 1917 v loděnici Vickers v Barrow–in–Furness, o rok později byl trup spuštěn na vodu. Na počátku roku 1918 byla loď v podstatě hotová. Velení nad ponorkou převzal commander M. K. Horton DSO. Od 10. 3. 1918 probíhaly dělostřelecké zkoušky, na plavebních zkouškách dosáhla rychlosti na hladině 15,4 uzle. Ponorku M 1 plně dokončili 17. 4. 1918. Celkově byla s novým plavidlem vyjádřena spokojenost.

Nová ponorka měla vytvořen dvojitý plášť trupu na 65 % délky, s 18 vnějšími zátěžovými nádržemi s kapacitou 327 tun. Ponoření do periskopové hloubky trvalo 80 sec. Maximální hloubka ponoření byla 61 metrů, standardní pak 30,5 metrů. V ponořeném stavu zajišťovaly maximální rychlost 9 uzlů dva elektromotory, s celkovým výkonem 1600 hp, při 300 otáčkách, po dobu 90 minut. K pohonu na hladině sloužily dva 12ventilové diesely s celkovým výkonem 2400 hp, při 380–400 otáčkách. Ve vnějších nádržích bylo neseno 76,36 tuny paliva, což mělo stačit při ekonomické rychlosti 10 uzlů na uražení vzdálenosti 3840 námořních mil. Jako hlavní zbraň bylo zamontováno dělo ráže 305 mm/40BL Mk IX, s maximální elevací 20°, s depresí –5°, stranovým otočením 15°. Granát těžký 385,9 kg mohl být vypálen až na vzdálenost 19 156 metrů. Zásobu munice představovalo 50 granátů a korditových náplní. Palebný cyklus se mohl opakovat po 75 sekundách. Jako doplněk bylo zamontováno dělo ráže 76,2 mm / 45 HA Mk II a jeden kulomet 7,69 mm Lewis. V přídi ponorka nesla čtyři torpédomety ráže 457 mm, se zásobou osmi torpéd.

Poslední měsíce války strávila ponorka M 1 ve Středomoří, po příměří dokonce jistý čas operovala v Černém moři. Ihned po návratu do Anglie v únoru 1920 se ponorka podrobila nutným opravám, které trvaly do března 1921. V květnu byla zařazena do Atlantické flotily. Od července 1925 sloužila v 5. ponorkové flotile. Ponorka M 1 byla potopena 12. 11. 1925 při náhodné srážce se švédským parníkem SS Vidar (2159 t) u Start Point. O život přišel kapitán Lt.–Comm. A. M. Carrie, tři další důstojníci a 65 mužů posádky.

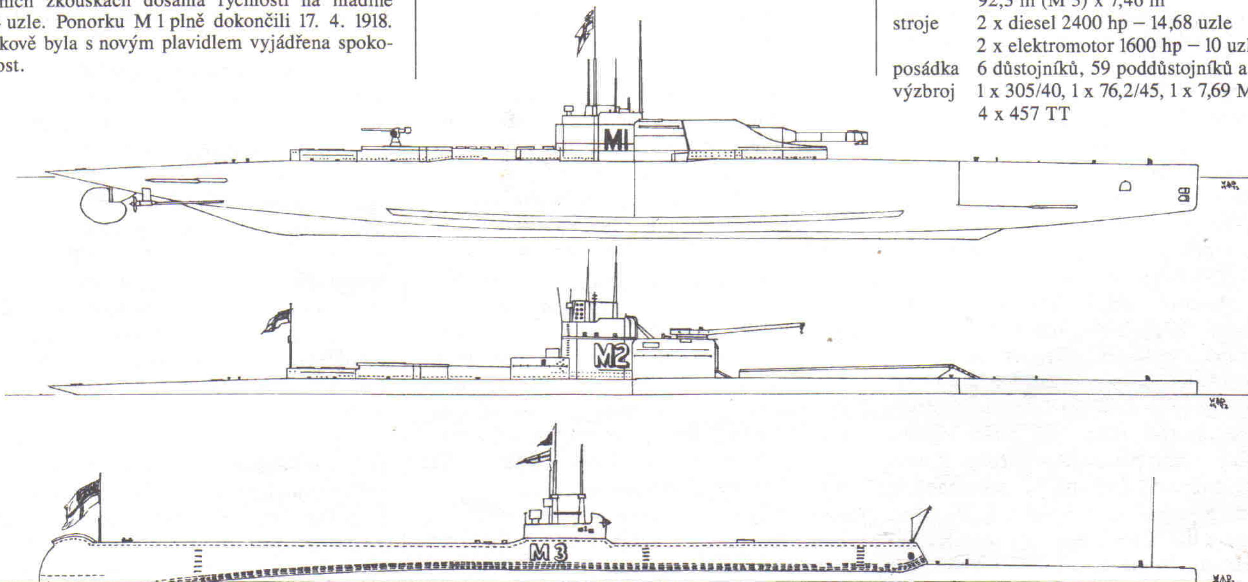
Ihned po podepsání příměří vyvstala otázka, co s ostatními nedokončenými plavidly, prvotní podnět byl odstranit 305mm děla a dokončit je jako hlídkové zámořské ponorky. Ale na přímou intervenci prvního námořního lorda měly být ponorky dokončeny v původní podobě.

Kýl ponorky M 2 položili 13. 7. 1916 v loděnici Vickers, spuštění na vodu proběhlo 19. 10. 1918, plně dokončena byla 14. 2. 1920. Velení převzal Comm. C. L. Y. Dering DSO. Po Washingtonské konferenci, kde byla omezena maximální ráže děl ponorek na 203 mm, se muselo opět začít uvažovat, co dále s podmořskými monitory. 10. 8. 1923 byl Admiralitě předložen návrh na jejich přestavbu na podmořské nosiče letadel. Od prosince 1924 do dubna 1928 se pracovalo na této přestavbě. Na M 2 bylo odstraněno dělo ráže 305 mm (později pak i ráže 76,2 mm), před můstkem byl vybudován vodotěsný hangár, ze kterého přímo vycházel katapult. Na jeho střechu byl navíc zamontován jeřáb pro manipulaci s letadlem. Speciálně pro tento účel bylo vyprojektováno a postaveno šest letadel Pernall Peto. Šlo o dvoumístný plovákový dvouplošník s rozpětím 8,54 mm, s rychlostí 182 km/h, s dvouhodinovou výdrží ve vzduchu. První dva stroje nesly číselné označení N 255 (ex N 181) a N 182 (byl ztracen 29. 6. 1930 při nehodě). Cyklus vynoření, složení, přípravy a startu letadla s opětným ponořením ponorky trval 5 minut. Přestavba byla označena za vysoce úspěšnou. Pravá příčina tragédie, která se udála před polednem 26. 1. 1932, zůstane navždy obestřena tajemstvím. Faktem zůstává, že naposledy byla ponorka spatřena z lodi Tanesider u Portland Bill, jak se ponořuje zádí napřed, se zdviženou přídí. Teprve 3. 2. byl vrak nalezen v hloubce 33 metrů, všechny prostory včetně dveří hangáru byly otevřeny. O život přišel kapitán Lt. Comm. J. D. Leathes, 6 důstojníků, 51 členů posádky a dva příslušníci RAF.

Kýl ponorky M 3 byl položen v prosinci 1916, spuštění na vodu proběhlo 19. 10. 1919. Plavidlo bylo plně dokončeno 9. 7. 1920 v loděnici Armstrong, Whitworth Elswick, Newcastle–upon–Tyne. Od 15. 7. 1921 sloužila s ostatními v první ponorkové flotě. Dne 14. 7. 1927 byla zadokována v Chatham, kde prošla přestavbou na minonosnou ponorku. Při ní byla odstraněna děla, trup upraven pro nesení 80 min. Práce a následné zkoušky skončily 16. 11. 1928. Pro nepříliš dlouhé službě byla 16. 2. 1932 vyřazena.

Také ponorka M 4 byla zadána loděnici Armstrong, Whitwork. Položení kýlu bylo provedeno v prosinci 1916, spuštění na vodu pak 28. 7. 1919. Ale 23. 10. 1919 se práce zastavily, až konečně 30. 11. 1921 byla prodána zpět loděnici, u které došlo později v High Walker k sešrotování nedokončeného trupu.

výtlak	normální 1609 t/1946 t(M 3), M 3-(1928) standard 1670 t/2006 t
rozměry	90,22 m (M 1), 90,1 m (M 2), 92,3 m (M 3) x 7,46 m
stroje	2 x diesel 2400 hp – 14,68 uzle 2 x elektromotor 1600 hp – 10 uzlů
posádka	6 důstojníků, 59 poddůstojníků a mužů
výzbroj	1 x 305/40, 1 x 76,2/45, 1 x 7,69 MG, 4 x 457 TT





Poddůstojníci první garnitury Letky 13 po návratu na Slovensko v létě 1943. Zleva zvk. Pavol Zeleňák (7 sestřelů), zvk. Ján Režňák (32), rtk. Izidor Kovarik (28), rtk. Ján Setvák, rtk. František Brezina (7) a rtk. Jozef Štauder (10+).
First tour NCOs of the Squadron 13 after their return to Slovakia in summer 1943. From left: P. Zelenak (7 victories), J. Reznak (32), I. Kovarik (28), J. Setvak, F. Brezina (7) and J. Stauder (10+)

Ján Režňák: slovenské eso číslo 1

Jiří Rajlich
Dr. Jiří Sehnal

Zakrátko se daly do rychlého pohybu události, které ve svých důsledcích měly předznamenat vývoj budoucích kariér jejich protagonistů. V srpnu 1944 panovala na Slovensku napjatá atmosféra. Stále častěji o sobě dávali vědět partyzáni, několik letců uletělo k Rusům. Dne 29. srpna 1944 bylo i v Piešťanech dusno. Byl zákaz startů. Z Bf 109E–4 a Ju 87D–5 stojících v uzavřených hangárech bylo údajně něco vymontováno ze zapalování. Nicméně, roznesla se zpráva, že piešťanská posádka udělá razii proti partyzánům, jejichž aktivita narušovala Čatlošovy převratové plány a která koneckonců ohrožovala i obdobné plány druhého spikleneckého centra vedeného pplk. Jánem Golianem. Režňák však odmítl jít s puškou honit partyzány, a to pro něj mělo osudový význam. Teprve později se dozvěděl, že kolona odjíždějící „proti partyzánům" ve skutečnosti zanedlouho zastavila na Havranu. Stotník Haluzický tam vojákům oznámil, kam se to vlastně jede do Banské Bystrice na střední Slovensko, do centra protiněmeckého povstání, které právě vypuklo. Druhého dne zavolal Haluzický Režňákovi do Piešťan, aby na povstalecké letiště Tri Duby přelétl piešťanský Bf 109E–4. Ten však měl rozmontované zapalování a vzápětí do Piešťan vpochodovali Němci, obsazující Slovensko. Tím pádem pro Režňáka odpadla možnost zúčastnit se povstání, což mělo zásadní význam pro jeho poválečnou kariéru. Zatímco jeho druhové od 13./JG 52, jako např. F. Cyprich, F. Brezina, V. Kriško, F. Hanovec, R. Božík a další, kteří byli sice jako Režňák na východní frontě a sestřelili rovněž řadu sovětských letadel, svou účastí v SNP se jaksi rehabilitovali a jejich poválečné osudy byly odlišné.

Zatímco na středním Slovensku probíhalo později potlačené povstání, západní Slovensko, kde Režňák zůstal, obsadili Němci a jednotky věrné režimu. Když se na jaře roku 1945 přiblížila fronta, dostal Režňák nabídku od Němců, aby ustoupil s nimi a bojoval v Luftwaffe. Odmítl. Když pak přišli Rusové, byl předveden na místní velitelství Rudé armády a předán vojenskému soudu v Martině. Ten ho však zbavil obvinění. Celou proceduru nedávno vylíčil slovenský publicista P. Valo v deníku Koridor: „–Tak vy ste boli s trinástou letkou, opýtal sa prokurátor celkom pokojne.

Režňák přisvedčil.

– Boli ste na fronte? Po dalšej kladnej odpovedi vylovil strojom napísané „lajstro" a povedal. Prečítajte si to! Keď chcete, podpíšte! Keď nechcete, povedzte prečo?!

Pilot sa zahlbil do papiera. Bolo tam všeobecné konštatovanie, že neplnili lety, zostrely si vymýšlali, z výzvedných letov podávali falošné správy a ešte že naschvál ničili mašiny. Tu sa musel pousmiať. Aj pilotný žiak vie, že i najmenšia nehoda može znamenať smrť posádky. Ťažko sa nájde pilot, ktorý naschvál rozbije mašinu. To by musel byť samovrah. Ale nehody, tie boli … a potom tam ešte stálo, že odmietali útočiť na pozemné ciele. S tým mohol súhlasiť. Ani v Pinských blatách nestrielal do dlhého hada ludí, zvierat a strojov. Letecké súboje, to bolo iné. Tam boli šance rovnaké. Teda podepísal.

Dodnes nevie, kto robil ten posudok, ale musel to byť niekto z tých, čo boli na východnom fronte a neskor prešli k Rusom. Nejako im predsa museli vysvetliť, čo robili predtým. Možno to písal ktosi, komu nejako pomohol, alebo komu v súboji zachránil život. Vo vojne o také situácie nie je núdza … a na vďačnosť nie jen čas …

Jano Režňák podpísal.

– Dobre, povedal prokurátor. – Choďte na prezentačnú komisiu! Dajú vám mundúr a pojdete do Spišskej Novej Vsi!"[10]

Ján Režňák, po šesti letech opět příslušník československého letectva, vykonával od 15. června 1945 funkci zástupce velitele letiště Trenčianské Biskupice, mjr. Jozefa Páleníčka a zároveň také funkci provozního důstojníka. Dnem 15. října 1945 byl přidělen do Vojenského leteckého učiliště (VLU) v Olomouci, kterému velel plk. Josef Duda. Režňák nejprve absolvoval v letech 1945/1946 kurz ve Škole pro učitele létání (ŠPUL) v Olomouci a pak působil ve VLU jako instruktor. Na návrh dvou bývalých pilotů RAF, mjr. Karla Vildomce a kpt. Josefa Kubáka byl pak poslán do aplikační důstojnické školy v Prostějově, kde měl dosáhnout hodnosti poručíka letectva.

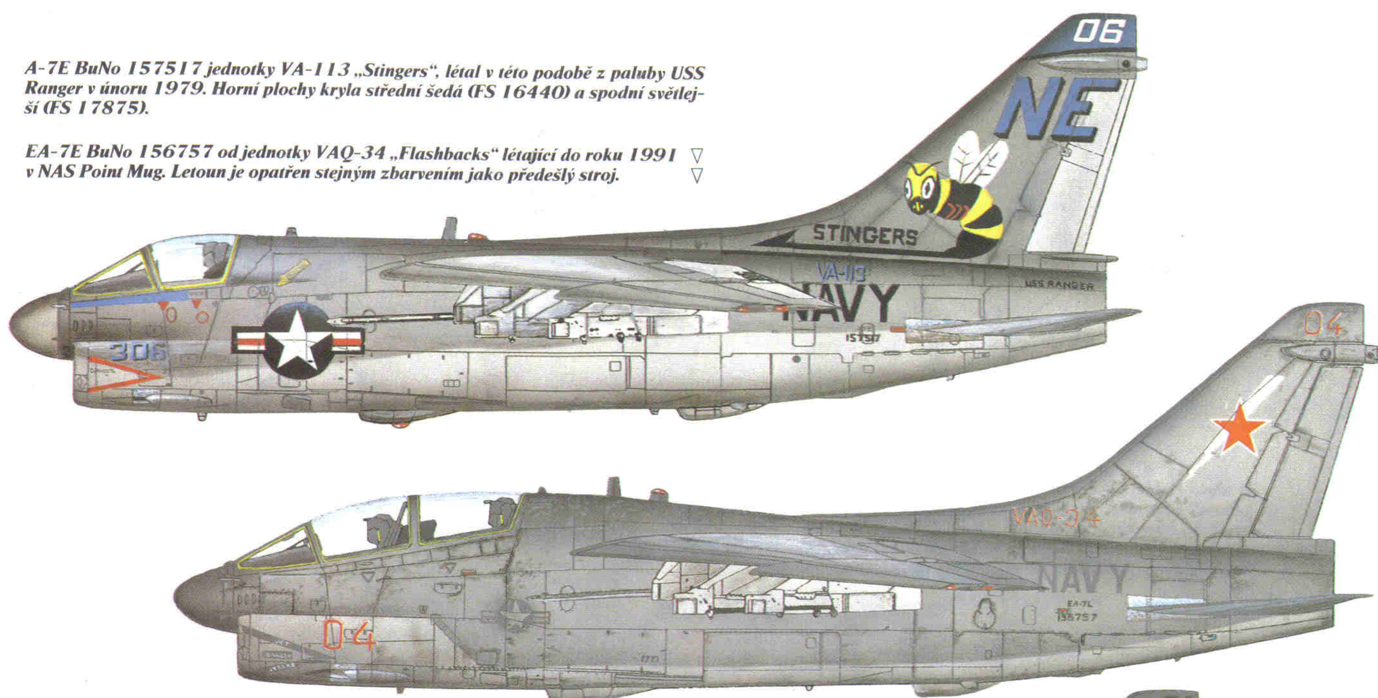
Těsně před svým vyřazením byl však Režňák v dubnu 1948 z armády propuštěn a degradován s odůvodněním, že „pro svůj postoj a jednání neskýtá záruky, že bude spolehlivým a celkem oddaným lidově-demokratickému zřízení." Paradoxně stejné „vysvědčení" tehdy dostávali i bývalí příslušníci RAF, kteří za války bojovali proti Německu.

Díky pozornosti kpt. Kubáka (který byl zakrátko rovněž propuštěn a degradován), jenž mu napsal potvrzení, že Režňák školu absolvoval, nemusel však Režňák odejít od létání nadobro.

Šéfem odboru civilního letectví na Povereníctvu dopravy v Bratislavě byl tehdy Režňákův spolubojovník od 13./JG 52, Ján Gerthofer.[11] Díky jeho intervenci získal Režňák místo v Považských strojírnách v Považské Bystrici jako šéfpilot a učitel létání pro žáky aeroklubu. Zde se o něho začala zajímat StB, která mu dvakrát po sobě zabavila pilotní diplom, který mu však byl na intervence známých opět vrácen. Potřetí mu StB diplom zabavila 5. února 1951, a to už definitivně.

Když ztratil možnost létat, našel si díky svému technickému nadání místo v konstrukci. Vykonával práci konstruktéra, projektanta a revizního technika v Považské Bystrici, později v Kovotechně a Kovovýrobě v Piešťanech. Roku 1979 odešel do důchodu, do jehož výměry mu nebyly započítány roky strávené v armádě. Po roce 1989 žádal dvakrát o rehabilitaci, ale bez úspěchu, protože se neúčastnil se zbraní v ruce SNP. Zdali bude rozhodnutí příslušných orgánů po rozdělení Československa jiné, o tom nejspíš rozhodne další vývoj ve Slovenské republice. Penzista Ján Režňák žije v Piešťanech.

Plk. let. v. v. Ladislav Valoušek, český stíhač, který bojoval za války jak na západní, tak i východní frontě, a který byl roku 1939 Režňákovým spolužákem v pilotní škole ve Spišské Nové Vsi, později napsal: „Na rozdíl od několika jedinců Slováků, Režňák

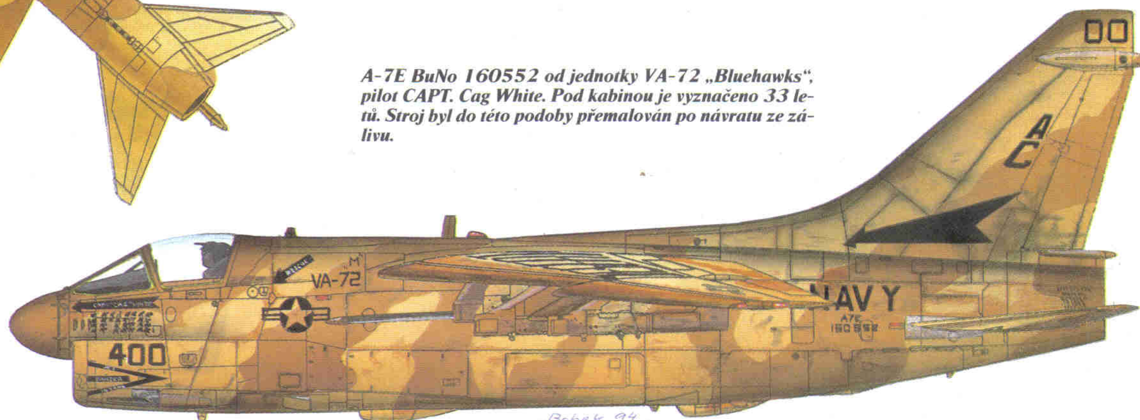


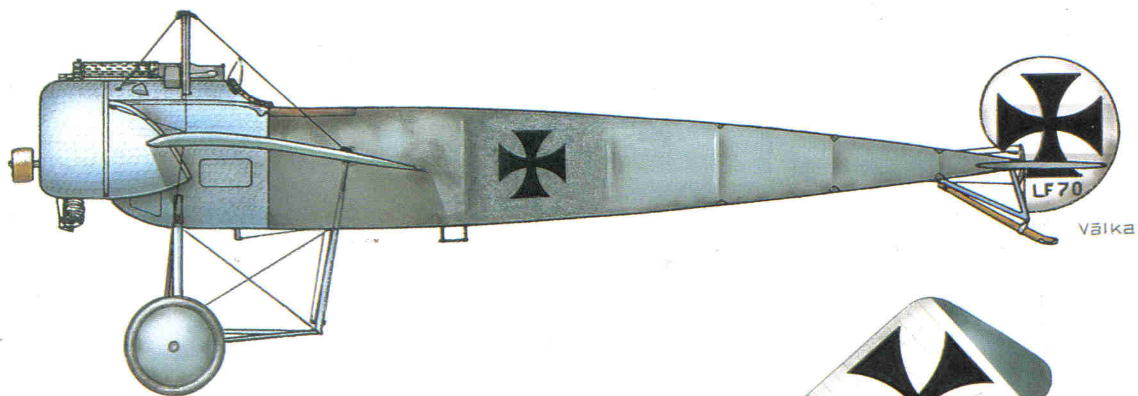
A-7E BuNo 157517 jednotky VA-113 „Stingers", létal v této podobě z paluby USS Ranger v únoru 1979. Horní plochy kryla střední šedá (FS 16440) a spodní světlejší (FS 17875).

EA-7E BuNo 156757 od jednotky VAQ-34 „Flashbacks" létající do roku 1991 v NAS Point Mug. Letoun je opatřen stejným zbarvením jako předešlý stroj. ▽ ▽

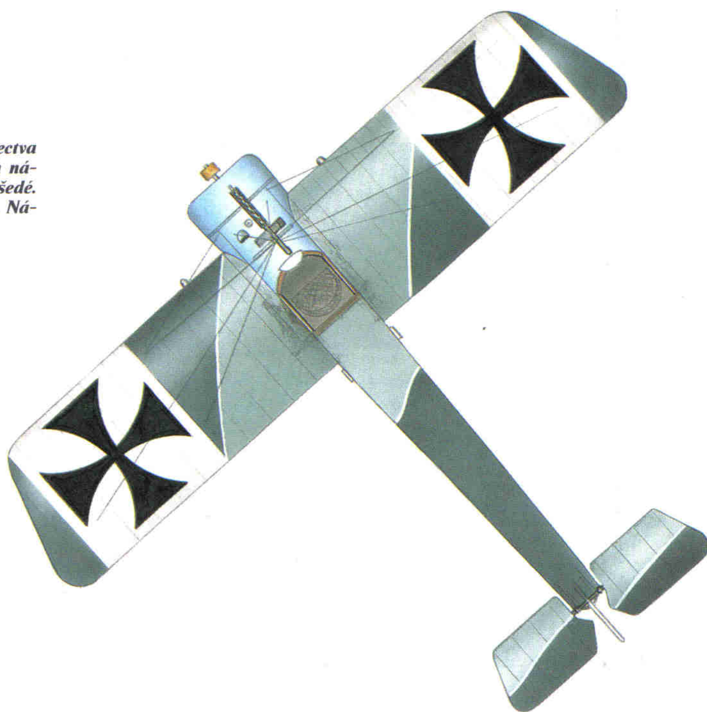
A-7E BuNo 158819 od jednotky VA-72 „Bluehawks", pilot CDR J. R. „Shooter" Sanders. Pod kabinou je vyznačeno třicet devět odlétaných misí v zálivu (z toho 24 bojových) siluetami velbloudů. Jednotka byla po návratu ze zálivu zrušena. Stroj je nyní vyřazen na Davis Monthan AFB. Zbarvení je na všech plochách FS 36320.

A-7E BuNo 160552 od jednotky VA-72 „Bluehawks", pilot CAPT. Cag White. Pod kabinou je vyznačeno 33 letů. Stroj byl do této podoby přemalován po návratu ze zálivu.

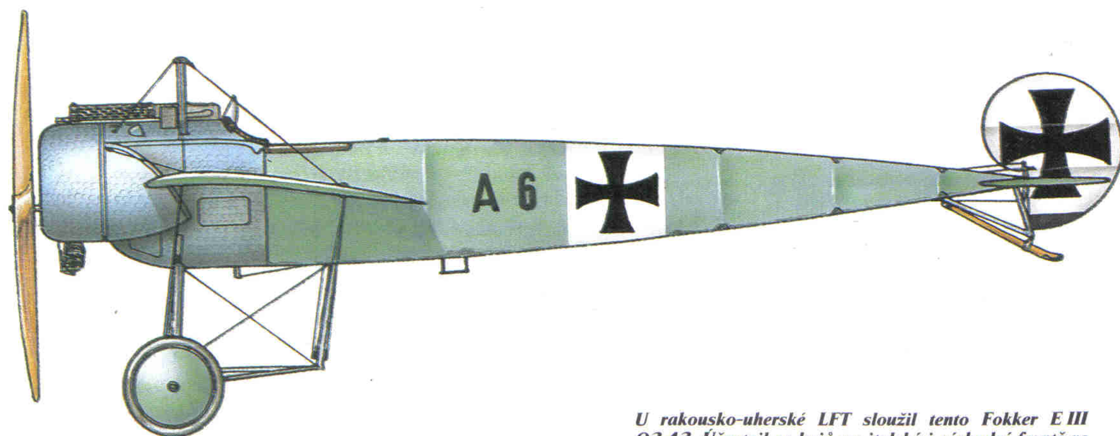




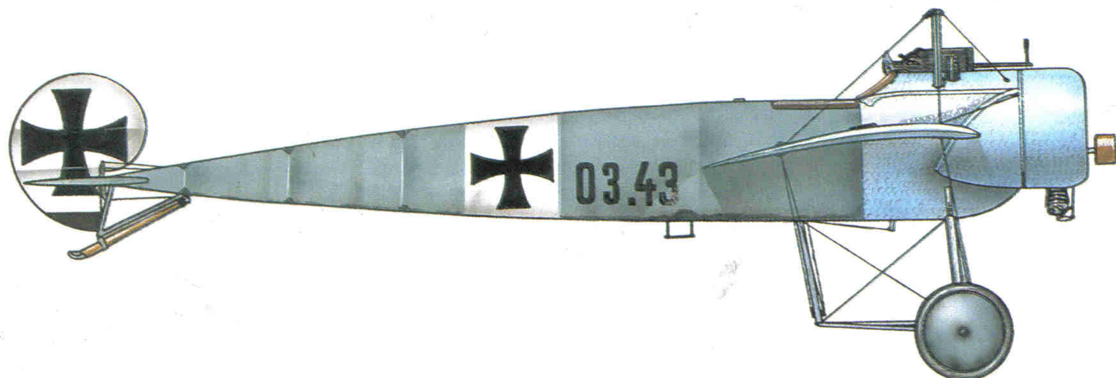
S tímto Fokkerem E I LF 70 létal u námořního letectva „Papa" Reuschke. Stroj je v kamuflážních barvách námořního letectva — světlé břidlicové a tmavě modrošedé. Rozhraní mezi kamuflážními poli tvoří bílá barva. Námořní označení se nachází v dolní části směrovky.

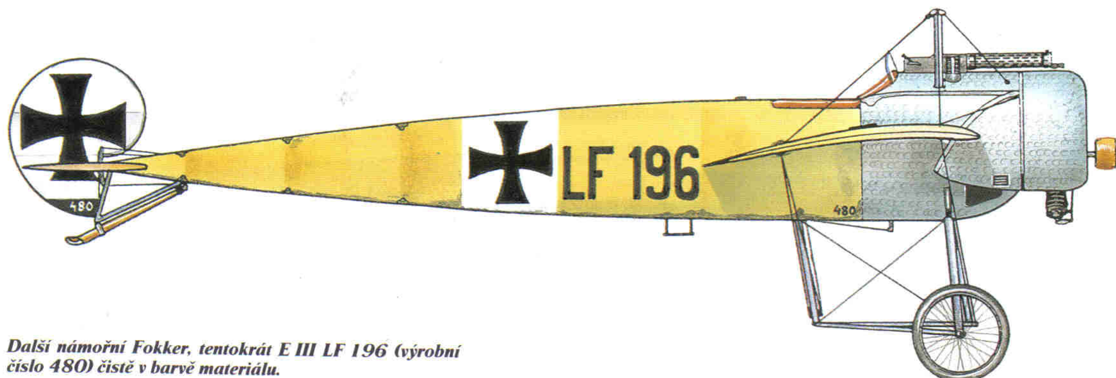


Tímto Fokkerem E III A 6 disponovalo rakousko-uherské námořnictvo. A 6 použil k návštěvě Flik 42, 21. září 1917 nejúspěšnější rakouský námořní stíhač Linienschiffsleutnant Gottfried Banfield (9 + 11 nepotvrzených vítězství). Letoun je kamuflován světle šedozelenou barvou (Methuen 30 C8).

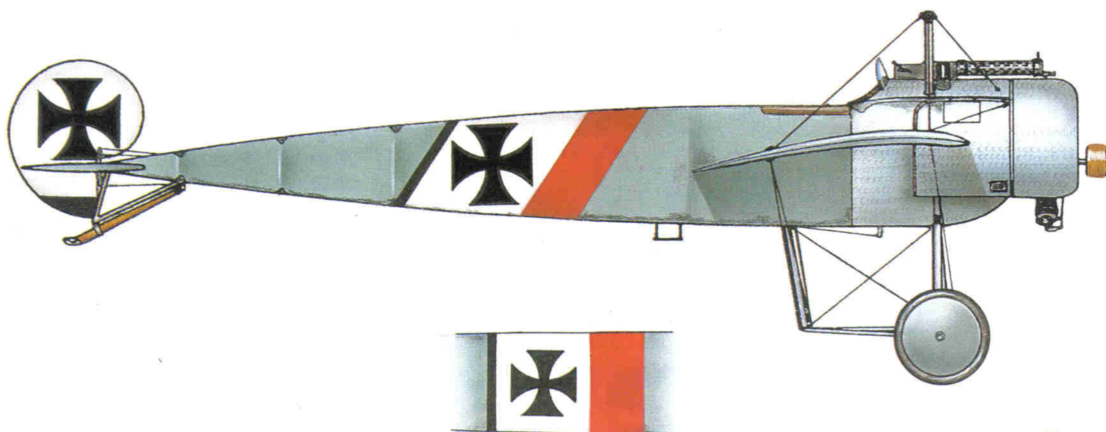


U rakousko-uherské LFT sloužil tento Fokker E III 03.43. Účastnil se bojů na italské i východní frontě ve stavu Flik 8 a Flik 18. V Itálii s ním mimo jiné létal Lt. Stanger. Stroj nesl s největší pravděpodobností středně šedou kamufláž a je vyzbrojen rakouským kulometem Schwarzlose.





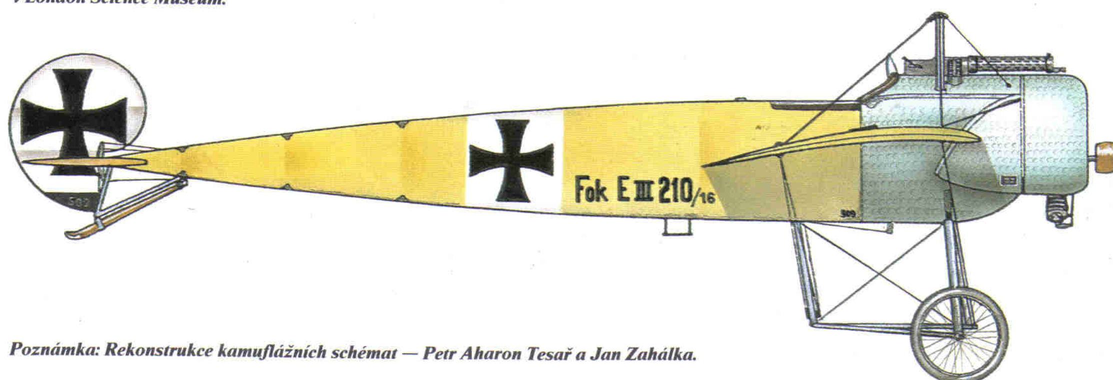
Další námořní Fokker, tentokrát E III LF 196 (výrobní číslo 480) čistě v barvě materiálu.



U KEK Habscheim létal s tímto strojem později druhý nejlepší německý stíhač 1. světové války Ernst Udet (62 vítězství, Pour le Mérite). Studium fotodokumentace ukazuje, že by mohlo jít o stroj typu E I, ačkoliv některé prameny jej označují jako E III 105/15 (výr. č. 358), čemuž ovšem neodpovídá vzhled trupu ani křídla bez kompasu. Udetův Fokker byl zřejmě natřen středně šedou barvou nebo nesl příliš olétaný plátěný potah. Trup obepíná červený, bílý a černý pruh. V bílém pruhu je umístěno výsostné označení, a to i svrchu a pravděpodobně i zespodu.

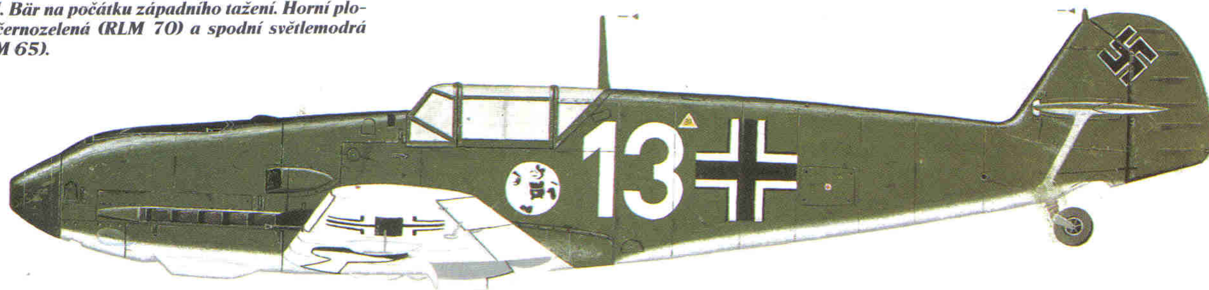


Fokker E III 210/16 v původní barvě materiálu sloužil u Flieger Abteilung 5. Po navigační chybě pilota však 8. 4. 1916 přistál na britském území. Dnes je vystaven v London Science Museum.

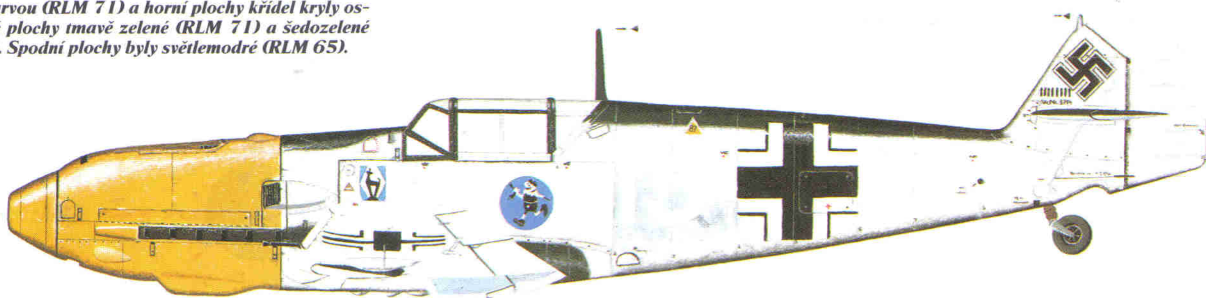


Poznámka: Rekonstrukce kamuflážních schémat — Petr Aharon Tesař a Jan Zahálka.

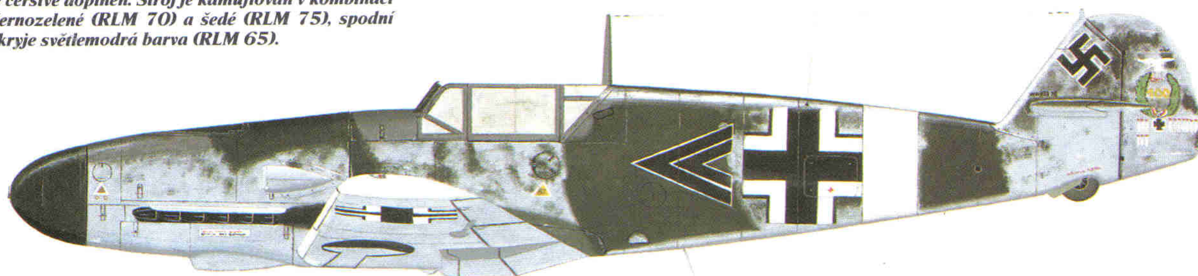
Meserschmitt Bf 109E-3, „bílá 13“ od 1./JG 51 na kterém létal H. Bär na počátku západního tažení. Horní plochy kryla černozelená (RLM 70) a spodní světlemodrá barva (RLM 65).



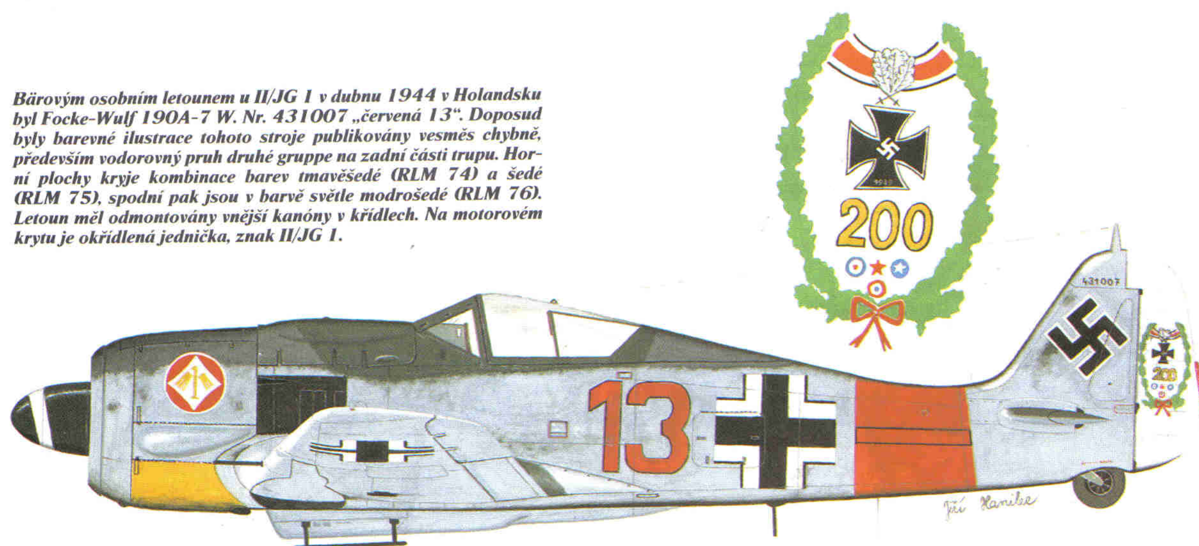
Meserschmitt Bf 109E-3 W. Nr. 3714 se kterým byl Bär 2. 9. 1940 sestřelen. Hřbet trupu nastříkán tmavě zelenou barvou (RLM 71) a horní plochy křídel kryly ostře lomené plochy tmavě zelené (RLM 71) a šedozelené (RLM 02). Spodní plochy byly světlemodré (RLM 65).



Při přesunu I/JG 77 z Německa na Sicílii létá Bär ještě na Bf 109F W. Nr. 13376. Je zřejmé, že bílý pruh na trupu je čerstvě doplněn. Stroj je kamuflován v kombinaci barev černozelené (RLM 70) a šedé (RLM 75), spodní plochy kryje světlemodrá barva (RLM 65).



Bärovým osobním letounem u II/JG 1 v dubnu 1944 v Holandsku byl Focke-Wulf 190A-7 W. Nr. 431007 „červená 13“. Doposud byly barevné ilustrace tohoto stroje publikovány vesměs chybně, především vodorovný pruh druhé gruppe na zadní části trupu. Horní plochy kryje kombinace barev tmavěšedé (RLM 74) a šedé (RLM 75), spodní pak jsou v barvě světle modrošedé (RLM 76). Letoun měl odmontovány vnější kanóny v křídlech. Na motorovém krytu je okřídlená jednička, znak II/JG 1.



nebyl šovinista a k nám Čechům (v té škole nás bylo 7) se choval přátelsky. Svědčí o tom i věnování, které mi vepsal do deníčku těsně před mým odchodem ze Slovenska asi 15. března 1939: „Stal si sa u nás cudzincom, ale ostal si dobrým kamarátom. Jáno Režňák." „...chtě nechtě musím uznat, pokračuje p. Valoušek, že se choval jako voják, který byl postaven do dané situace, a to velmi složité a jak v ní opravdu obstál, to ponechám k posouzení jiným ..."[12]

Poznámky:

1./ Škpt. Josef Duda – byl velitelem vojenské pilotní školy II. ve Spišské Nové Vsi a během mobilizace velel peruti III/2, složené ze stíhacích letek č. 33 (velitel por. Karel Mrázek) a 35 (kpt. Josef Macháček). Peruť byla zařazena k letectvu 2. polní armády na severní Moravě. Za války působil nejprve ve Francii u GC II/5, s níž bojoval na frontě, v Anglii létal u 312. čs. peruti a pak až do konce války vykonával funkci velitele čs. styčné skupiny u Fighter Command. Po válce se stal velitelem VLU, po r. 1948 byl propuštěn a zemřel r. 1977.

2./ Por. (později mjr.) Ondrej Ďumbala sloužil před válkou jako stíhač u Leteckého pluku č. 3. V březnu 1939 se jako velitel posilové skupiny složené z personálu a letounů bývalé 37., 38. a 39. stíhací letky účastnil bojů s Maďarskem. Později velel 13. stíhací letce v bojích proti Polsku a při dvou nasazeních proti Sovětskému svazu. Během SNP se přidal na stranu povstalců. Po jeho potlačení však z obavy před ruskými represáliemi odmítl odletět do Ruska jako ostatní slovenští letci. Nýbrž přidal se k povstalcům ustupujícím do hor, ale poté odešel do své rodné obce, kde se ukrýval. Byl vyzrazen Němcům, kteří ho zajali. Údajně zahynul v německém zajateckém táboře.

3./ Při jedné takové příležitosti, 25. července 1941, provedl tříčlenný roj B–534 od Letky 13 vedený dôst. zást. Ladislavem Hodro doprovod Hs 126 a u Tulčinu se dostal do palby sovětské protiletadlové obrany. Čtk. František Brezina musel s poškozeným letounem nouzově přistát na území ovládaném Rusy. Druhý pilot, čtk. Štefan Martiš kulometnou palbou nejprve blížící se rudoarmějce rozehnal a přistál poblíž Breziny, jenž vylezl na levé spodní křídlo Martišovy B–534 a držel se vzpěr. V prudké palbě pak přetížená Avie odstartovala a po nebezpečném letu dosedla na svém letišti.

4./ Tento Bf 109E–4 (W. Nr. 2787) byl opraven a byl spolu s dalšími čtyřmi letuschopnými slovenskými „Emily" přelétnut v létě 1943 zpět na Slovensko. Sloužil u LŠ–SVZ na Troch Duboch a během SNP sloužil u Kombinované letky. Při ústupu z Troch Dubov byl zapálen.

5./ Kovarik má z bojů na východní frontě přiznáno 28 potvrzených sestřelů sovětských letadel, nehledě na 1 nepotvrzený. Po návratu z Ruska se stal instruktorem u NSFK a později na Troch Duboch u LŠ–SVZ. Dne 11. července 1944 při cvičném letu na letounu Go 145 s pilotním žákem L. Ciprianem se

Překlad původního Režňákova hlášení o sestřelu dne 27. 4. 1943 spolu s vyjádřením Staffelkapitána stk. O. Ďumbaly a Staffelführera npor. V. Kriška. Vzhledem k tomu, že sestřel byl proveden beze svědků, nebyl Režňákovi uznán. Je to jeden z důkazů přísné německé verifikace sestřelů (via B. Babras).

```
Beze svědků (razítko)
13. (Slowakenstaffel) /JG 52                 Datum: 27.dubna 1943
(Úřadovna)

                     Hlášení o sestřelu

1. Čas (den, hodina, minuta)       27.4. 1943 18.15 h
   a prostor sestřelu:             3 km JZ Abinskaja (čtverec 85142)
   Výška:                          50 metrů
2. Kým  proveden sestřel?          Feldwebel Režňák
3. Typ sestřeleného letounu:       I-16
4. Státní příslušnost protivníka: SSSR
   tovární číslo, případně označení: sovětské hvězdy
5.  Způsob zničení:                sestřel
   a.) plameny s černým dýmem, plameny se světlým dýmem
   b.) jednotlivé části odletěly, upadly (druh částí vysvětlit),
   rozletěly se po zemi
   c.) donucen k přistání (na této nebo opačné straně fronty,
   hladce případně havaroval)
   d.) na druhé straně fronty zapálen střelbou na zemi
6. Druh nárazu (jen když mohl být pozorován)
   a.) na této nebo druhé straně fronty
   b.) kolmo, pod úhlem, požár při dopadu, zvíření prachu
   c.) nepozorován a proč
7. Osud posádky (mrtva, vyskočila padáky, nepozorováno)
8. Střelcova zpráva o boji je připojena v příloze.
9. Svědkové:
   a.) ve vzduchu
   b.) ze země
10. Počet útoků provedených na nepřátelský letoun: jeden útok
11. Směr, ze kterého byly provedeny jednotlivé útoky: zezadu
12. Vzdálenost, ze které byl proveden sestřel: 70 až 40 metrů
13. Taktická pozice, ze které bylo nasazeno k sestřelu:
14. Byl některý z palubních střelců ulmčen střelbou?
15. Druh použité munice:      SmK., Smkl., Pmk., B. P., P. S. G. P.,
                              M. G. P., P. L. S.
16. Spotřeba munice:          160 z kanónů, 300 ran z kulometů
17. Druh a počet zbraní použitých při sestřelu?  3 M. G. 151/20,
                                                 2 M. G. 17
18. Typ vlastního stroje:     Bf 109G-4
19. Další technicky či takticky pozoruhodné momenty:      ./.
20. Zásahy vlastního stroje:                             ./.
21. Účast dalších jednotek (rovněž flak)                 ./.

                                   Ďumbala (podpis)
                               Hauptmann a Staffelkapitän
```



Zeleňákův Bf 109G–6 (W.Nr. 161717) „bílá 6" po boji s Američany nedaleko Piešťan.
Zelenak's „White 6" Bf 109G–6 (W.Nr. 161717) after fight with Americans near Piestany.

za záhadných okolností zřítil u Moštěnice a oba letci zahynuli. Není vyloučeno, že šlo o sabotáž.

6./Clostermann P.: Velký cirkus, NV, 1968, str. 12

7./ Rtk. Jozef Drlička padl 2. ledna 1943 v souboji na Kavkaze, čtk. Jozef Vincúr zahynul 17. ledna 1943 když při pronásledování I–16 omylem vletěl do palby německého čtyřčete, které mu ustřelil křídlo, čtk. Jozef Švejdík byl sestřelen a zahynul 1. února 1943 východně od stanice Slavjanskaja, čtk. Jozef Jančovič byl 29. března 1943 při útoku na svaz DB–3 sestřelen LaGGem–3 a při havárii svého Bf 109G–2 (W. Nr. 148 30) byl těžce zraněn. Zraněním podlehl následujícího dne v lazaretu Saporoskaja. Proslul svým poněkud riskantním způsobem boje – jednou se např. stalo, že na základnu se vrátil s kusem křídla s rudou hvězdou, zaseknutým do svého stroje. Křídlo pocházelo z letounu I – 16, s nímž se při souboji srazil.

8./ Po katastrofách u Stalingradu a u Kurska docházelo u spojenců Třetí říše k určitým revizím postojů a jedním z výrazů byly i dezerce. Všichni tři ztracení piloti Letky 13 z druhé garnitury také dezertovali. Dne 9. září 1943 při hlídce nad Kubání rtk. Anton Matušek (Bf 109G–4 W. Nr. 193 47, „žlutá 9“) a čtk. Ludovít Dobrovodský (Bf. 109G–4 W. Nr. 192 59, „žlutá 13“) předstírali v rádiu souboj se sovětskými stíhači a přistáli na ruské straně u obce Novomalorossijskaja. Dne 11. září 1943 se do Anapy zpět nevrátil čtk. Alexander Gerič (Bf 109G–4 W. Nr. 149 38, „žlutá 2“), který spolu s rtk. Štefanem Martišem doprovázel nad Kubání německý Fw 189. Průzkumníka se jim sice nepodařilo sestřelit, jak bylo původně v plánu, ale po přistání v Anapě Martiš ohlásil, že byli napadeni šesti sovětskými Spitfiry u Novorossijska a že Geričův stroj byl přitom sestřelen. Ve skutečnosti Gerič ulétl a v trupu jeho stíhačky byl ukrytý i radiomechanik slob. Vincent Tkáčik. Dezerce se však objevovaly na obou stranách, o čemž mj. svědčí fakt, že dne 11. května 1943 do Anapy, kde v té době sídlila 13./JG 52, uletěl jeden sovětský Jak –1, jehož pilot se dožadoval přijetí do Luftwaffe.

9./ Venohr, J., W.: Aufstand für die Tschechoslowakei, Ch. Wegner Verlag, 1969, str. 85.

10./ Valo, P.: Slovenské eso, Koridor, 24. 10. 1992

11./ Npor. Ján Gerthofer byl třetí nejúspěšnější stíhač Letky 13. Dosáhl 27 potvrzených a 5 nepotvrzených sestřelů sovětských letadel. Po návratu z fronty si ho velitel Východoslovenského sboru gen. Augustin Malár vybral za svého osobního pilota. Koncem srpna 1944, když vezl Malára na Junkersu W 34 z Piešťan zpět na východní Slovensko, byli oba po přistání zajati Němci, kteří odzbrojovali tamní slovenské jednotky. Oba byli dopraveni do zajateckého tábora v Německu, kde Malár zahynul. Gerthofer se dočkal osvobození a pak pracoval na Povereníctvu dopravy a jako instruktor u Slovenského národního aeroklubu. V jednom boji na frontě roku 1943 mu Režňák zachránil život, když sestřelil jeden LaGG–3, který se Gerthoferovi dostal do týla.

12./ Dopis pana L. Valouška ze dne 18. srpna 1993. V držení J. Rajlicha.

```
13. (Slowakenstaffel)                               28. dubna 1943
Režňák Feldwebel

I - 16       27.4. 1943                             v 18.15
Dne 27.4. 1943 okolo 17.00 h jsem startoval s Feldwebelem Kovari-
kem k volnému stíhání do prostoru Krymskaja, Novorossijsk, Gelen-
džik, Cholmkaja. Jihozápadně Abinskaja jsem uviděl I-16 letící ve
výšce 50 m směrem na východ. Letěl jsem k I-16 a zaútočil jsem
zezadu. I-16 začala prudce stoupat a v tom okamžiku jsem vystřelil
ze vzdálenosti 70 až 40 m, přičemž moje dávka pronikla do motoru
a kabiny.I-16 padal kolmo dolů, zanechával za sebou černý dým
a hořící vrazil do země.
Místo:       3 km jihizápadně Abinskaja (čtverec 85142)
Čas:         18.15 h
Výška:       50 m
Za frontou

                                                    Režňák Ján (podpis)
```

```
13. (Slowakenstaffel)                               28.4.1943
I-16         27.dubna 1943
Po prvním útoku Feldwebela Režňáka se I - 16 zřítila s černým dý-
mem a hořící vrazila do země. Náraz a vyšlehnutí plamenů byly
střelcem jednoznačně pozorovány.Rottenführer se pro nedostatek po-
honných hmot musel předčasně vrátit na mateřskou základnu. Německá
letadla nacházející se v té době v prostoru sestřel nepozorovala
a nebyla tedy na sestřelu účastna. Žádám o uznání sestřelu pro
13./Jagdgeschwäder 52 (Slowakentaffel).
                                               Ďumbala (podpis)
                                         Hauptmann a Staffelkapitän
```

```
13.(Slowakentaffel)                                 28. dubna 1943
I - 16      27.dubna 1943                     v 18. 15 h
Po prvním útoku Feldwebela Režňáka se I-16 zřítilo s černým dýmem
a hořící vrazilo do země, jak udává střelec ve svém hlášení.
Rottenführer nemohl sestřel pozorovat, neboť se pro nedostatek po-
honných hmot musel předčasně vrátit na mateřské letiště.
Na základě podané věrohodné zprávy o boji a vzhledem k dosud dosa-
ženým 20 vzdušným vítězstvím, je třeba sestřel brát jako jistý.
Německá letadla nacházející se v té době v tomto prostoru se na
sestřelu nepodílela.Prosím o přiznání sestřelu pro 13./Jagdge-
schwäder 52 (Slowakentaffel)
                                                 Kriško (podpis)
                                       Oberleutnant a Staffelführer
```

Počty sestřelů uznaných Letce 13 (13./JG 52)

měsíc	počet potvrzených sestřelů	nejúspěšnější den
listopad 1942	3	29.11.(3)
prosinec 1942	3	29.12.(2)
leden 1943	12	28.1.(4)
únor 1943	8	11. a 25.2. (á 2)
březen 1943	44	29.3.(5)
duben 1943	38	27.4.(7)
květen 1943	37	28.5.(10)
červen 1943	8	20.6.(3)
červenec 1943	13	26. a 30.7.(á 4)
srpen 1943	21	12.8.(5)
září 1943	16	14. a 26.9.(á 3)
říjen 1943	12	4.10.(3)
Celkem	216	

Zpracováno na základě archivních dokumentů a vzpomínek aktéra. Za spolupráci jsme zavázáni rovněž p. W. Bockovi, B. Barbasovi, T. Polákovi, ing. Š. Androvičovi a dr. V. Karlickému.

Jiří Rajlich
Jiří Sehnal

Oprava:

V I. části tohoto článku v HPM 12/1993 došlo nedopatřením k obrácení pořadí barev na vrtulovém krytu barevné kresby Bf 109G–4/R6; správné pořadí má být bílá-modrá-červená, nikoliv bílá-červená-modrá.

Na téže stránce si čtenáři mohou doplnit rovněž jména slovenských stíhačů na obou barevných fotografiích; na první je čtk. Štefan Jambor, na druhé pak čtk. František Bošmanský a čtk. Ludovít Dobrovodský.



Historie letadel Hurricane II D v sovětském letectvu

V. Roman

Přísně tajný osobní dopis z 10. dubna 1943 premiéra W. Churchilla maršálu Stalinovi uvádí v bodě 3:

... Napadlo mne, že si možná budete přát získat několik našich Hurricane II D, vyzbrojených 40mm kanóny na boj s německými tanky. Za nedávných bojů v Tunisu tato letadla úspěšně bojovala proti Rommelovým tankům. Jedna eskadra, složená z 16 letounů, zničila 19 tanků. Sdělte mi, prosím, přejete-li si je získat.

Osobní a přísně tajný dopis maršála J. V. Stalina z 12. dubna 1943 premiéru W. Churchillovi:

... Jsem Vám velmi vděčen za návrh poslat nám 60 letadel Hurricane II D. Taková letadla potřebujeme zvláště proti těžkým tankům.

Historie zrození Hurricanu II D je velmi jednoduchá. Protože 40mm kanóny Valentinů a Matyld nebyly schopny na dostatečnou vzdálenost prorazit čelní pancíř německých středních tanků, bylo rozhodnuto pokusit se stejnou zbraň namontovat na letadlo. V tom případě se zvyšoval průbojný účinek součtem rychlosti letadla a počáteční rychlosti střely, navíc bylo možné zasahovat podstatně méně pancéřované vrchní části protivníkových tanků. Jako nejvhodnější nosič zbraně byl vybrán zastarávající stíhací Hurricane II. Prototyp Hurricane II D uskutečnil první let 18. září 1941, pilotován K. Set Smithem, sériová výroba se rozběhla počátkem roku 1942. Zpočátku se instalovaly kanóny Rolls Royce s pásovým nabíjením, později je nahradily kanóny Vickers S se zásobou 15 nábojů na hlaveň. Pro zastřelování byly montovány dva kulomety ráže 7,62 mm s pásovým nabíjením a zásobou 338 střel na hlaveň. Těmito stroji bylo vyzbrojeno pět jednotek v Severní Africe a nejméně tři na Dálném východě. Na obou bojištích prokázaly poměrně úspěchy, zejména když působily za slabé protivzdušné obrany nebo vůbec bez ní.

V dubnu 1943 bojové působení v Africe skončilo, po zhroucení odporu sil Osy. Nyní vyvstala otázka, co s protitankovými Hurricany, pro něž nebylo momentálně použití. Tehdy se zrodila myšlenka nabídnout je „strýčkovi Jo".

Ten nebyl v dubnu 1943 příliš vybíravý, válka se právě pohnula od naftových zdrojů v Baku, německý tlak u Stalingradu byl sice zlomen, ale konec bojů byl stále v nedohlednu. 14. května tedy Churchill sděluje ve svém dopise: „*... ostatních 200 Hurricanů, zahrnujících 60 Hurricane II D, bude posláno přes Středozemní moře a předáno v Basře. Dopravit je do Basry bylo rozhodnuto proto, že jsme je nemohli vybavit přídavnými nádržemi, potřebnými pro přelet přes Afriku. V případě montáže přídavných nádrží bychom museli sejmout kanóny, a ty poté poslat lodí do Teheránu...*"

Po 25–28 dnech v podpalubí byly bedny s letadly vyloděny v Basře, Hurricane složeny a opraveny. Poté je přejímali zástupci i „vojenští představitelé INO", tedy zástupci dovozního VVSKA a předávali letcům 6. PIAP (doplňovacího stíhacího leteckého pluku). Ti je připravovali do SSSR po ose Basra–Teherán–Kirovobad. Let na vzdálenost 1450 km probíhal ve složitých podmínkách nad horskými průsmyky s jedním mezipřistáním v Teheránu. Protože z Basry přicházely především bombardéry, tak i Hurricany II D dostal zprvu 11. záložní bombardovací pluk v Kirovobadu. Jako první sem přišly stroje s čísly KX 165, 173, 294, 196, 198, které se zde objevily 4. 9. 1943. 7. 9. pak dorazily KX 302, 12. 9. KX 177, 230, 303, 13. 9. KX 299, 21. 9. KX 175, 181, 225, 250, 301, 423, 463, 466, 866, 25. 9. KX 166, 172, 865, 27. 9. KX 248, 428, 465. Poslední KX 232 přiletěl 31. 10. 1943.

Záložní letecký pluk plnil dvě hlavní funkce, školicího střediska personálu na určité typy letadel a depa, rozdělujícího tyto stroje přímo bojovým jednotkám. Protože instruktoři 11. záložního leteckého pluku neměli s novým typem zkušenosti, byl předán k 25. záložnímu stíhacímu pluku. Začátkem roku 1944 sem byly předány i Hurricany II D čísel KX 140, 167, 169, 231, 233, 293, 297, 300, 415, 420, 461, 462, 864, HW 722, 724, KW 773, 777 a PS 444, 790. Z šedesáti slíbených strojů se k jednotkám dostalo 46 letounů v tropikalizované úpravě, tedy vybavených protiprachovými filtry s motory Merlin XX a kanóny Vickers S. Další jeden nebo dva exempláře skončily jako zkušební ve Vědeckém výzkumném institutu Rudé armády (NII VVSKA)[1].

Nový protitankový letoun měl být soustředěn u jediného pluku, jímž se stal 25. ZIAP, respektive 246. IAP (stíhací letecký pluk), který se zdržoval jako jeden z posledních u záložního stíhacího leteckého pluku. Tou dobou se mění systém doplňování bojových jednotek, kdy místo stahování celých útvarů do týlu jsou posíláni pouze piloti a stroje na doplnění.

246. IAP má čestnou, ale velmi složitou historii. Byl sestaven v dubnu 1940 v městě Kirovogradu (Oděský vojenský okruh) s letouny I–16. Do června 1942 byl využíván pro školní účely. Ústním rozkazem 27. října 1941 velitele Školícího výcvikového střediska VVS pro Jižní front plukovníka Komleva dochází k výměně útvarového čísla, pečetě a razítek s 295. IAP, bez změn v osazenstvu. I takové divy se stávaly. V červnu 1942 byl převelen k 25. ZIAP, kde obdržel letadlo LaGG–3, a 3. října 1942 odlétá na frontu k 235. stíhací letecké divizi (IAD) u 5. letecké armády VVS Zakavkazského frontu. Sestaven byl podle Tabulky sestav 015/174, dvacet osádek pod velením podplukovníka Kudrjašova. Pluk byl připraven na boj svědomitě, i když podle staré taktiky: Individuální a skupinová pilotáž do 9 letadel, střelba na pozemní i vzdušné cíle, bombardování. To se ukázalo na bojových úspěších: Od 4. října do 17. prosince 1942 sestřelil v 32 vzdušných bojích 26 Me 109F, 8 Me 110, 1 He 113 a 3 Ju 52. Přitom bojoval v mimořádných podmínkách, z nevhodných horských letišť v období dešťů, za neustálého bombardování a početní převaze Němců. V intenzivních bojích pluk rychle slábl: 14 LaGG–3 bylo sestřeleno v bojích, 1 rozbombardován, 3 zničeny havárií a 9 letounů se nevrátilo z boje. Přesto je celkový výsledek činnosti více než kladný. U pluku se objevila letecká esa: Velitel roje poručík P. M. Kamozin sestřelil během jednoho boje 3 německá letadla a dosáhl celkem 12 vítězství, navržen na titul hrdina a 1. července 1944 se stal dvojnásobným Hrdinou Sovětského svazu. Velitel roje poručík Toičkin a velitel eskadry nadporučík Selezněv po dvou vítězstvích v jednom boji.

17. prosince 1942 předává pluk zbývajících 5 strojů LaGG–3 a větší část leteckého a technického vybavení sousedním útvarům a vrací se do 25. ZIAP k přeformování. V městě Adži–Kábul v Ázerbájdžánu začíná dnem 25. ledna 1943 výcvik na letounech Airacobra a Kittyhawk. Nehledě na rychlé doplnění a přeměnu na 3. eskadrový sbor má z neznámých příčin prodloužen pobyt v ZAP na celý rok a půl. Řada zkušených pilotů, mezi nimi i P. Kamozin, odjela s jinými pluky na frontu. Ostatní zbylé osazenstvo na konci roku 1943 „se potěšilo!" nečekanou zprávou: letí k nám Hurricany! Ani v roce 1941 toto letadlo nevyvolávalo nadšení sovětských pilotů. Koncem roku 1943 byl přijímán jako rozsudek smrti. Po prohlídce dodaných strojů se jako lehký dým rozplynula poslední naděje spojená s novým přezbrojením.

Proto první rozkaz oznamující příjem letadel zněl lakonicky a smutně:

---

1) Naučno iskatělnyj institut Vozdušno vooruženych sil Krasnoj armii.

13. 11. 1943 Tábor Vaziani
Rozkaz č. 2
Získané H. II D z 25. školního pluku a 11. školního pluku nejsou připraveny k plnění bojových úkolů. Připravit pluk k 1. 12. 1943.
Velitel pluku major Poprykin

V podobném tónu jsou laděny i další dokumenty, ale složíme události chronologicky.
246. stíhací letecký pluk byl 1. 1. 1944 ve stavu přestavby u 25. záložního stíhacího leteckého pluku se sedmatřiceti letadly Hurricane II D čísel KX 140, 165, 167, 169, 173, 175, 181, 230–233, 248, 250, 293, 294, 297– 301, 303, 415, 418, 420, 462, 463, 465, 466, 468, 864 – 866, HW 722, 724, KW 773, 777 a RS 790, z nichž bylo pět poškozených (KX 299, 465, 173, 169, 181).
Přeškolování na letadlo, vcelku snadné na pilotáž, probíhalo celých sedm měsíců (norma byla dva), provázeno nechutí a odmítáním ze strany létajícího personálu. Výcvik provázely četné havárie. Účet otevřel sám velitel pluku major A. I. Poprykin, který nouzově přistál s KX 169 kvůli poruše motoru. Tragicky skončil let podporučíka P. M. Goreva na KX 173 8. 1. 1944, kdy při zřícení stroje na zem pilot zahynul. To však byla jediná skutečná katastrofa Hurricanu II D u sovětských vzdušných sil.
Celkově bylo přeškolování doprovázeno třinácti haváriemi v lednu (6 vinou stroje, 7 vinou pilota), po jedné v březnu a dubnu (závada pohonné jednotky). Podle hlavního inženýra vyvolalo většinu havárií selhání Merlinu XX. S osvojením pilotáže se odehrávaly i zkoušky v bojových podmínkách (simulovaných). Citujme následující dokument:

Dopis č. 025 ze 7. 3. 1944
Hlav. inženýru 25. pluku
Ve spojení se získáním letadel Hurricane II D do vojenských vzdušných sil Rudé armády se dvěma podvěšenými 40mm kanóny vojenský výzkumný ústav vykonal zkoušky tohoto letadla. Zkoušky ukázaly, že při střemhlavém letu do rychlosti 630 km/h v neutrální poloze je chování letadla normální a neobjevuje se tendence k protažení střemhlavého letu. Namáhání řídící páky je normální. Ale již při rychlosti 610–620 km/h dochází k odsávání a odtrhávání aerodynamických krytů a závěrů kánonů, což vede ke znatelnému třesu nosné plochy a k vibracím pedálů řízení. Na základě výše uvedeného je střemhlavá rychlost omezena na 600 km/h. V technice pilotáže se II D neliší od II C, dolet je prakticky shodný. Hlavní inženýr vzdušných sil generálplukovník Repin rozkázal informovat o zvláštnostech tohoto typu všechen letecký technický personál, který stroj využívá.
Náčelník UTE VVSRA
generálporučík Štulgovskij

Informace přišla poněkud pozdě, mezi 31. 1. a 1. 3. 1944 letci zničili KX 173, 248, 181, 299 a 866, mezi 17. 3. a 2. 4. 1944 byly dále odepsány KX 250, 298, 299, PS 444 a 790. Zkoušky také ukázaly klady stroje, velkou stabilitu zbraňové plošiny a značnou průbojnost 40mm projektilů.
K období školení se vztahují první snahy vzdát se „cti“ bojovat v neoblíbených protitankových Hurricanech. Přímé odmítnutí nebylo možné, vyvolalo by cestu k trestnému praporu a následovně s puškou v ruce na frontu. Personál volil rafinovanější řešení. Inženýr pluku zavalil vedení školního pluku zprávami o materiálním stavu útvaru, nad kterým by i kámen slzu uronil. Vynechávání motorů, rozbité vrtule, prořezané pneumatiky, chybějící náhradní díly, nepoužitelné přístroje a co nejhůře – odlepující se, místy shnilá překližka, visící z trupu a nosné plochy jako lyže na staré hajtře a dodávající stroji odpovídající „neposednost“. Poslední vada byla nejzávažnější, a jak uvidíme dále, jediná skutečná.
Ale snaha se nezdařila, školní pluk měl svůj plán přípravy. Ke všemu „...Komise 25. školního pluku 13. 3. 1944 prohlédla na letišti Sartičela všech 32 letadel Hurricane II D. Letadla byla uznána schopnými bojového nasazení. Řezy na krytech podvozku a pneumatikách a díry od střepin bomb byly způsobeny především špatným povrchem kamenitého letiště. Komise zastávala názor, že po odstranění defektů budou letadla vhodná k bojovému použití“ (z jednání v komisi).
Nebude nezajímavé se dozvědět o vztahu nejvyššího velení letectva k Hurricanům v roce 1943 na konkrétním případě.

Vch. čís. 031 z 29. 3. 1944
Vrchnímu inženýru 246. stíhacího pluku
K plnění instrukcí velícího generálplukovníka letectva Nikitina čís. 603569 od 26. 8. 1943 se letouny Hurricane nebudou opravovat. Vámi uvedené letadlo KX 866 odepsat a využít na náhradní díly.
Zástupce vrchního inženýra Vzdušných sil Zakavkazského frontu inženýr major Dod.

A Josef Vissarionovič, podle „Vzpomínek a úvah“ H. K. Žukova se vyjádřil bolševicky jednoduše: *„A ty jejich Hurricany jsou svinstvo, stojí za bačkoru.“*
Avšak 30. 6. 1944 se 246. stíhací pluk vypravil na frontu s fungujícími Hurricany, doplněnými KX 461 a 423 (poslední byl odstaven na letišti Groznyj pro poruchu motoru. Počátkem července útvar přiletěl do místa určení, na letiště Omgoviči (okres Bobrujsk) v rámci 215. IAD patřící do stavu 16. VA.
Zde snad začaly ničit německé tankové síly? Ale kdež. V rámci sovětských vzdušných sil neuskutečnily Hurricany II D prakticky ani jeden bojový let (spojený s činností proti nepříteli). Ostatně dáme slovo dokumentům.
Brig. velitel 246. stíhacího pluku major Troškin
Isch. 156 od 30. 7. 1944 veliteli 215. stíhací letecké divize
Sděluji, že letadlo Hurricane II D, patřící do výzbroje pluku svými letovými parametry zdaleka neodpovídá údajům, které jsou uvedeny v technických podkladech z roku 1942.
Například:
1. horizontální rychlost podle údajů 427 km/h, ve skutečnosti 356 km/h.
2. Při bojové zatáčce má nabírat výšku 610 m, ve skutečnosti však jen 450 – 500 m.
3. Výšku 1000 m dosáhne při rychlosti 240 km/h za 4 – 5 minut.
Považuji letadla Hurricane II D jako stíhací za zastaralá a zaostalá ve srovnání s našimi moderními typy. Jako bitevní letoun nemůže být použit, jelikož mu chybí odpovídající pancéřování, dnes je prostřelitelné z kulometů i pušek na vzdálenost 70 – 80 metrů. Prosím o Vaši přímluvu u nadřízeného velení o přezbrojení pluku moderními vlasteneckými letadly.
Troškin

Inženýr pluku naléhal na velení po své linii

Starší inženýr 246. stíhacího leteckého pluku Akuličev, letiště Omgoviči. Zástupci velitele 215. stíhací letecké divize
Hlášení
Letadla Hurricane II D přijatá v říjnu 1943 246. stíhacím leteckým plukem se nacházejí v tomto stavu:
1. Kvůli chybějícím údajům ve formulářích není znám rok výroby letadel a motorů.
2. Na všech strojích je porušena laková vrstva trupu a spodní části nosných ploch.
3. Existuje zahnívání plátěného krytu na všech letadlech.
4. Kvůli různosti atmosférických podmínek dochází k odtržení překližky od nosných žeber letounu.
5. Vrtule ROTOL má na koncích mnoho stop po střelách a prasklin, které jsou zakryty mosazným kováním, což narušuje váhovou symetrii.
6. Pneumatiky pokrývá množství řezů.
7. Kvůli dlouhodobému využívání palubních akumulátorů a velkému počtu dobíjecích cyklů akumulátory ztratily kapacitu. Nezabezpečují spuštění elektromotoru, a to ani pomocí ručního spouštěče.
8. Letištní akumulátory nebyly dodány, což komplikuje spouštění při skupinových letech.
9. Radiové spojení je možné udržovat ve vzdálenosti 10 – 15 km ze země, mezi letouny ve vzduchu však chybí.
10. Motory pracovaly v průměru 50 – 95 hodin, náhradní součástky nejsou.
11. Hodiny typu Smith jsou v počtu deseti kusů zcela nevhodné, ostatní fungují jen občas.
Pro další využití je nutno: vyměnit lak na trupu a konzolích, akumulátory, motorové svíčky, hodiny, radiové spojení.
Když dopisy obíhaly příslušné instituce, obsluha dále likvidovala svěřený materiál. 15. 7. 1944 byly odepsány KX 463, 468 a 864.
Historie Hurricanu II D skončila na letišti Maleševiči. Zde 10. 8. 1944 pluk dostal rozkaz

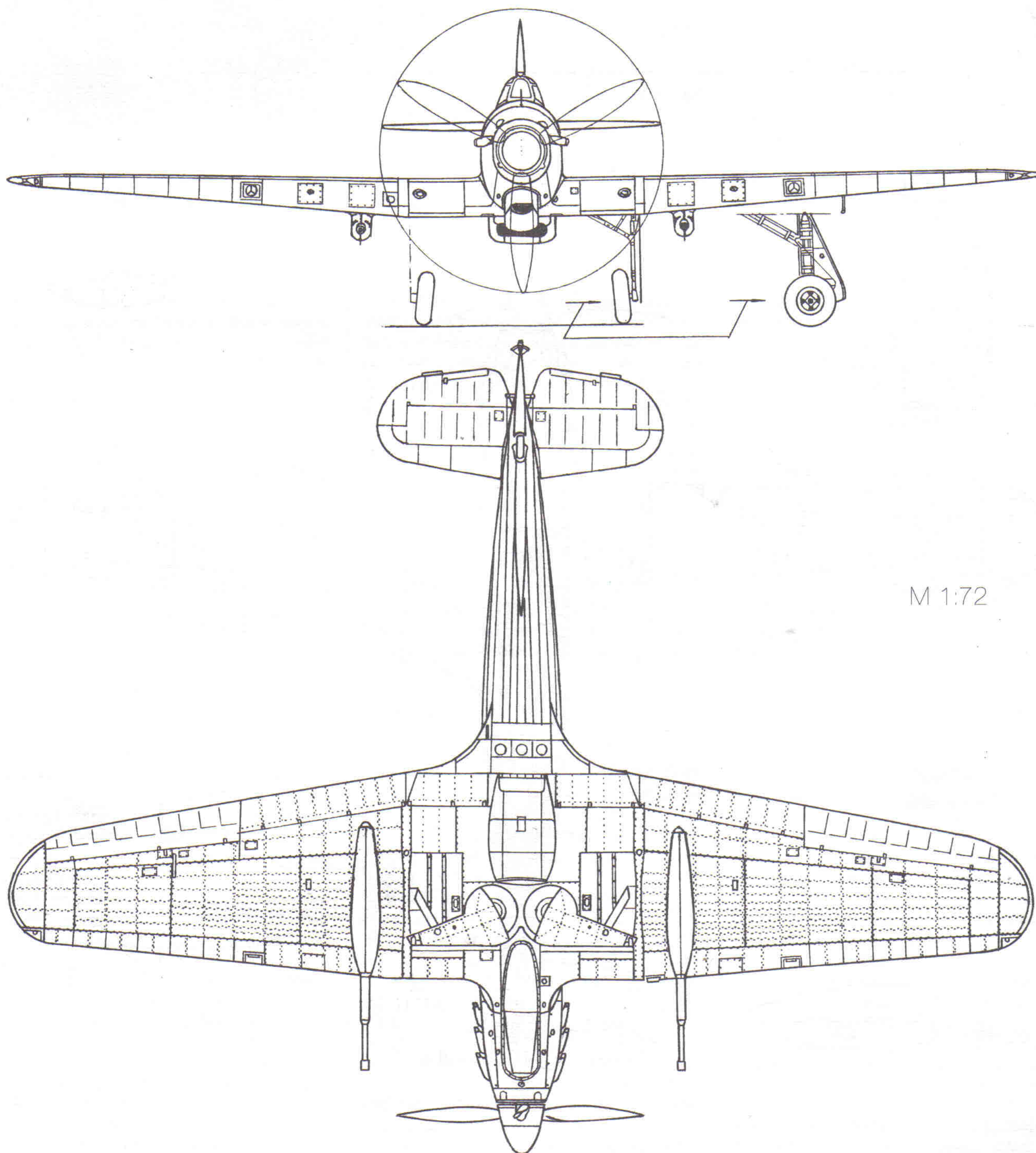


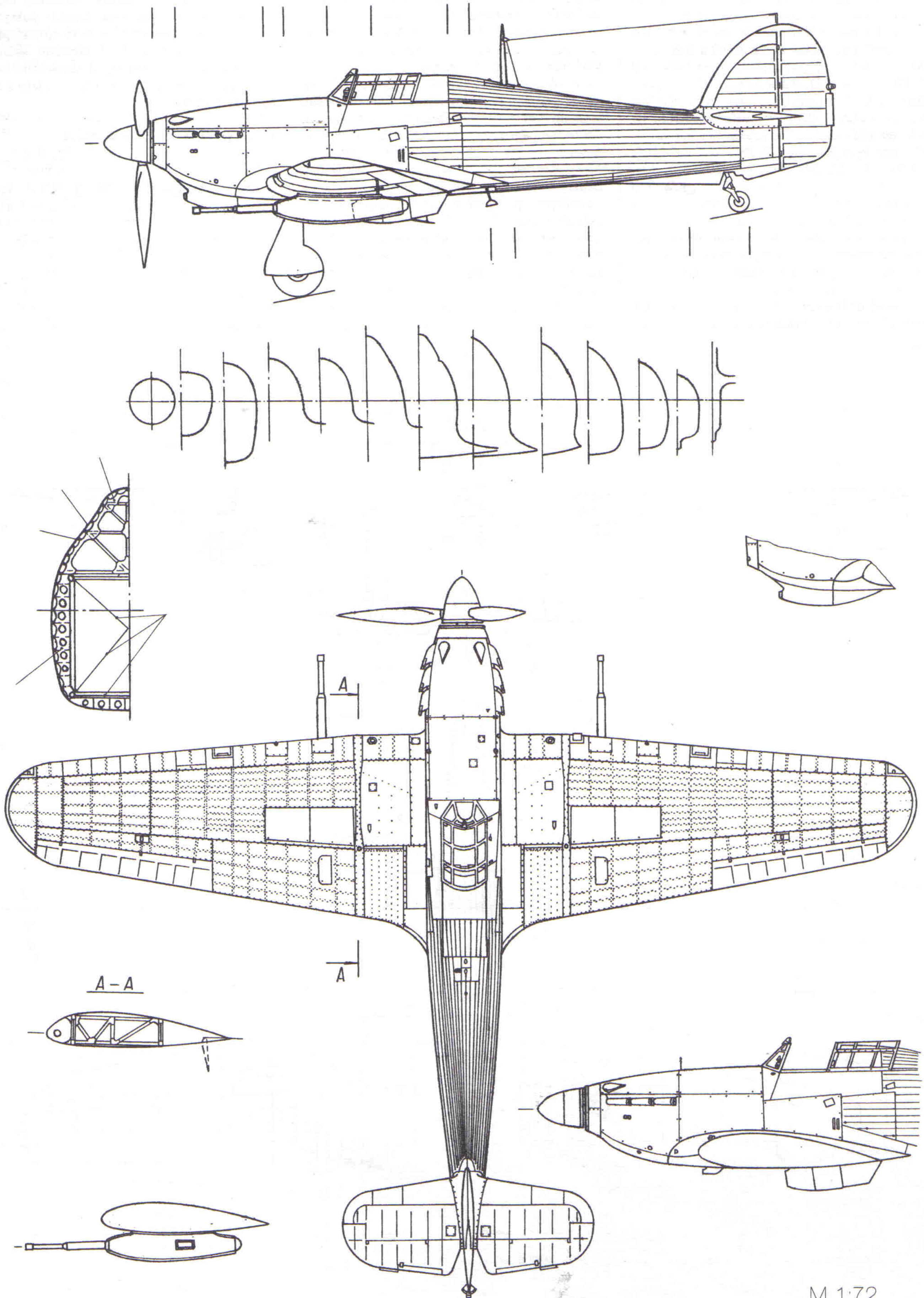
přeškolit se na Jak 1 a od 28. 8. 1944 přebíral samotné Jaky. K radosti zastupujícího komisaře pluku major Trošin rozbil 12. 8. 1944 KX 232 a podřízení stejný den KX 169 a HW 722. Od 1. 9., kdy se pluk přeškoloval na Jaky, měl 22 Hurricanů II D, 9 Jak 1, 1 Jak 7V a 1 Polikarpov Po 2. Ještě 18. srpna byly všechny kanóny Vickers odevzdány do skladu. Do 17. září byl pluk kompletně přezbrojen na Jak 1, odepsány byly KX 140, 175, 231, 420, 462, 465; KX 165, 167, 23, 293, 294, 297, 298, 301, 303, 415, 418, 461, 466, 865, HW 724 a KW 773 předali do opravy, část z nich byla převelena k 286. stíhací letecké divizi na letišti Brest.

To byla celá historie Hurricanu II D v sovětských vzdušných silách, která proběhla bez jakéhokoliv bojového nasazení. O negativních pocitech sovětského personálu jasně mluví publikované dokumenty. Z druhé strany je však třeba přiznat, že z této strany se neobjevila ani snaha letadla správně využít. Obsluha nevalné kvalifikace například ničila výborné letecké motory Merlin. Pro motor Merlin XX se počítalo se 100oktanovým benzinem, vysoce kvalitním olejem a chlazením směsi destilované vody a etylenglykolu v poměru 7:3. Ve skutečnosti si za celé užívání 100oktanového benzinu ani nečichl. Zpravidla byla použita směs 70 a 78oktanového paliva nebo 78oktanového, pouze u bojového útvaru dostávaly Merliny směs 100oktanového a 70oktanového benzinu. Olej se používal obyčejný, zhusta s kovovými pilinami a jinými „doplňky". To byla skutečná příčina selhávání pohonných jednotek. Ani metodika využití nových strojů nebyla správně připravena. Zkoušky probíhaly zároveň se zaváděním k útvaru, i když bylo na předchozí otestování času více než dost. Nebyla vzata v potaz dvouletá britská zkušenost s těmito stroji a citlivost na klimatické podmínky i letištní povrch. Naopak, letadla půl roku létala z horského letiště, pokrytého štěrkem, který nešetří neprotektorované pneumatiky kol, pamatující již africkou kampaň. Chyběla jakákoliv koncepce taktického nasazení, takže je zřejmé, že kritiky sovětské strany byly dosti zveličené.

Údaje strojů odeslaných do SSSR:

rozpětí	12,19 m
délka	9,81 m
pohonná jednotka	Merlin XX do V, kapalinou chlazený s dvoustupňovým kompresorem,
vrtule ROTOL RS–5/3 s dřevěnými listy	
o rozpětí	3,43 m
vzletová hmotnost	3800 kg
dostup	10900 m
dolet	740 km
radiostanice	ZR 9D




A
A
A – A
M 1:72



k moci a začíná otevřeně budovat znovu silnou armádu a s ní novou Luftwaffe. A k tomu potřebuje mladé, schopné muže. Tím Bär bezpochyby je. V roce 1934 vstupuje do Reichswehru a okamžitě se hlásí k letectvu. Jeho cesta do pilotní kabiny však není jednoduchá. K nově vzniklé Luftwaffe je sice přeřazen hned následující rok, ale pouze k letištnímu personálu jako nástrojař. Až v roce 1937 se Bär konečně dočkal. Je mu umožněn pilotní výcvik na motorové letouny a 1. 9. 1938 nastupuje k I./JG 233 (pozdější I./JG 51) v hodnosti Unteroffiziera jako pilot transportních Ju 52.
Jeho nadřízení si ho brzy povšimnou, zvláště po té, co navzdory zákazu provádí s Ju 52 různé akrobatické kousky. Není sice jasné, jaká kázeňská opatření Bära za jeho akrobacii postihla, ale je známo něco jiného. Svým temperamentem zaujal Hptm. Douglase Pitcairna (4 v.), velitele 1./JG 51. Ten Bära na svoji zodpovědnost, bez souhlasu nadřízených, přeškolil na pilotáž Bf 109E a později prosadil jeho převelení k 1./JG 51 jako stíhacího pilota.

ovšem je na dlouhou dobu jediný. I když v dalším půlroce se setká ve vzduchu ještě několikrát s nepřátelským strojem, nepodaří se mu zatím své skóre zvýšit.
Období „Podivné války" trvá až do 10. 5. 1940. Toho dne vtrhnou německé tankové klíny do Holandska, Belgie, Lucemburska a Francie. Začíná západní tažení. Útočné kolony Wehrmachtu nic nemůže zastavit. Pronikají stále hlouběji do území protivníka. I./JG 51 je od 12. 5. 1940 podřízena velení JG 27. V jejím svazku je nasazena proti Francii. I přes značný a hrdinný odpor francouzských a anglických pilotů vrší němečtí letci jeden úspěch za druhým. Daří se konečně i Bärovi. 21. 5. 1940 hlásí sestřel jednoho Spitfiru a o dva dny později měl poblíže města Guise sestřelit další letoun tohoto typu. Je zajímavé, že v obou případech se nad bojištěm Spitfiry nevyskytovaly. Bude se zřejmě jednat o záměnu s typem Dewoitine D–520, protože právě v tomto prostoru operovaly francouzské stíhací eskadry vyzbrojené tímto letounem (sestřel z 23. 5. 1940 byla pravděpodobně Dewoitine D–520

Heinrich »Pritzl« Bär

Martin Šíla, Jan Bobek LHS

V ohni leteckých bitev 2. světové války vyrostlo na obou válčících stranách mnoho pilotů, jejichž jména a osudy se později staly slavnými a legendárními. Bezesporu k nim patří i postava Heinricha Bära, stíhače německé Luftwaffe, přáteli přezdívaného „Pritzl". Tento muž začal psát svůj válečný osud 1. 9. 1939 jako řadový pilot JG 51 a ukončil Wo 3. 5. 1945 ve funkci velitele JV 44, jedné z posledních bojujících skupin stíhačů poražené Třetí říše. Bojoval na všech německých bojištích 2. světové války a ve vzduchu se utkal s každým typem spojeneckého letounu. Jím dosažené výkony jsou hodnoceny odborníky na leteckou válku jako jedny z nejlepších, ne–li vůbec ty nejlepší. Cesta k nim nebyla vůbec jednoduchá a přímočará.
Bär se narodil 23. 3. 1913 v Sommerfeldu u Lipska v Sasku jako syn rolníka. Od mládí se velmi zajímal o létání, a tak ve svých 15 letech vstupuje do aeroklubu a učí se létat na větroních. Tento sport byl tehdy v Německu velmi rozšířen, jelikož vítězné mocnosti 1. světové války této zemi zakázaly stavět motorové letouny. Němci zákaz obcházeli, jak se jen dalo, právě i tím, že zkonstruovali velkou řadu kluzáků a po celé zemi rozšířili síť aeroklubů.
A právě v jednom z nich tedy začíná svoji leteckou dráhu Bär. Létání ho velmi nadchlo, dosahuje stále lepších výkonů, z bezmotorových kluzáků přechází časem i na motorové typy a konečně v roce 1930 dostává pilotní diplom s potvrzením o dosažených výsledcích výcviku. Ten je důležitý pro další Bärův plán – stát se dopravním pilotem Lufthansy. Bohužel toto jeho veliké přání ztroskotává na vysokých finančních nákladech, které si jeho rodiče nemohou dovolit.
Příležitost dostat se k letectvu mu poskytne Adolf Hitler, který se v roce 1933 dostává

1. 9. 1939 vypukla napadením Polska 2. světová válka. JG 51 se útoku nezúčastnila, byla v té době dislokována u německo– francouzských hranic, pro případ útoku západních spojenců Polska. Ten se však nekonal. 3. 9. 1939 sice Francie s Anglií vyhlásily Německu válku, na pomoc však Polsku nepřispěchaly. To je vojensky poraženo 18. 9. 1939.
Na západních hranicích Třetí říše začalo období tzv. Podivné války nebo jak říkali němečtí vojáci „Sitzkrieg" (Válka v sedě). Bojová činnost obou stran se omezila na větší či menší přestřelky a vysílání průzkumných hlídek. Na nebi se však bojovalo trochu více. Prováděly se průzkumné a provokativní lety, skoro každý den ta či ona strana hlásila setkání či dokonce sestřel nepřátelského stroje.
V tomto období dosahuje Bär, již v hodnosti Feldwebela, pod vedením svého velitele Hptm. Pitcairna, svého prvého vzdušného vítězství. Dne 25. 9. 1939 napadnou němečtí piloti od jednotek I./JG 51, II./JG 52, II/JG 53 a JGr. 102 francouzský průzkumný letoun Potez 637 a jeho doprovod, který tvoří Curtissy H–75A a Morany 406. Nad Weissenburgem se rozhoří urputný vzdušný souboj, po jehož skončení hlásí francouzští letci 3 sestřelené Bf 109E jistě a 4 pravděpodobně (ve skutečnosti byly sestřeleny pouze 3 Bf 109E). Němečtí piloti si nárokovali 5 sestřelených francouzských strojů (z toho Curtiss H–75A právě Fw. Heinz Bär). Skutečné francouzské ztráty z tohoto souboje byly sestřelený Potez 637 a jeden Curtiss H–75A–2 (No 112), jehož pilot zahynul. Nelze ovšem jednoznačně říci, že jeho přemožitelem byl právě Bär, protože ještě dva další němečtí piloti nahlásili v tomto souboji sestřel Curtissu H–75A.
Bärovi je ale sestřel oficiálně potvrzen,

od jednotky GC I/3, jeden ze tří strojů ztracených toho dne).
Odpor francouzských vojáků a letců byl sice hrdinný, ale marný. 17. 6. 1940 podepisuje maršál Pétain kapitulaci. Německé vojsko teď stojí u kanálu La Manche a za ním je další cíl – osamocená Anglie.
Po ukončení bojů ve Francii se I./JG 51 přesunula v červnu 1940 do Jeveru a odtud 26. 6. dál na letiště u Leeuvardenu. Zde prováděla hlídkové lety proti bombardérům RAF. Z tohoto období si Gruppe přinesla tři vítězství. Na začátku července se I./JG 51 vrací zpět ke zbytku eskadry a od 12. 7. 1940 je celá umístěna na letišti poblíže francouzského města Guise. A zde dochází k památné události v dějinách této jednotky. 12. 7. 1940 předává její Kommodore Oberst Theo Osterkamp (6 v. v 2. světové válce), starý veterán 1. světové války, velení nad eskadrou majoru Wernerovi Möldersovi (101 v.), nejlepšímu stíhači bývalé Legie Condor.
8. 8. 1940 ztrácí Bär svého prvého učitele Hptm. Douglaise Pitcairna. Při pojíždění na dráze se srazil se svým rottenfliegerem (dvojkou) a musel být se zraněním převezen do nemocnice. 1./JG 51 dostala nového velitele Oblt. Hermanna F. Joppienema (70 v.).
13. 8. 1940 vyhlásilo německé velení letectva tzv. Adlertag (Den orlů) a od toho data historici počítají začátek dalšího období 2. světové války – leteckou bitvu o Anglii.
JG 51 je umístěna na letišti u St. Omer a jako mnohé další stíhací a bombardovací jednotky vrhnuta do vzdušných bojů nad Velkou Británií. Němci však brzy poznají, že tentokrát narazili na tvrdého protivníka a tato letecká válka bude úplně něco jiného než souboje nad Polskem a při západním tažení.
Pro Bära je to škola, ze které se později začne rodit jeho budoucí stíhací sláva. Ale



Bärův Bf 109E–3 „Bílá 13" ze září 1940, za povšimnutí stojí znak I./JG 51 vpředu pod kabinou.
Bär's Bf 109E–3 „White 13" in September 1940. Note the emblem of I./JG 51 in front of the cocpit.

zatím tomu nic nenasvědčuje. Během srpna sice dociluje jednoho sestřelu nepřátelského letounu, ovšem šestkrát musí svůj poškozený Bf 109E dotáhnout z posledních sil do Francie. Bär se totiž, jako mnozí další piloti Luftwaffe, snažil dle instrukcí bojovat s anglickými stíhačkami v kroužení. U Hurricanu to ještě šlo, ale se Spitfirem se v zatáčkách bojovalo velmi těžko. Bär musel tuto zkušenost velmi draze zaplatit.

2. 9. 1940 dostávají piloti I./JG 51 rozkaz krýt skupinu Dornierů od KG3, která má za úkol bombardovat letiště v jihovýchodním prostoru Anglie. Německé stroje startují z Francie po sedmé hodině ráno a nad Kentem dojde mezi stíhací ochranou I./JG 51 a útočícími Spitfiry od 54. squadrony k prudkému souboji. V něm dva Bf 109E klesají s kouřovou vlečkou k zemi a další dvě německé stíhačky, viditelně poškozené, obracejí a snaží se dostat zpět do Francie. V jedné z nich sedí Heinz Bär. Už po sedmé vleče svůj „rozstřílený mlýn přes potok", jak se říká v leteckém slangu. Stroj má prostřílená křídla a trup, pilot s ním má plné ruce práce, aby ho udržel ve vzduchu. Nepovšimne si proto ani osamělého Spitfira, který dá německé stíhačce „ránu z milosti" (podle starších pramenů měl být tímto vítězem P/O Richard Hillary od 603. squadrony. Poslední výzkumy však ukazují, že Bära sestřelil pilot od 54. squadrony. Bohužel, zatím se nepodařilo zjistit jeho jméno).

Bär opouští svůj Bf 109E–4 (W. Nr. 3714) padákem, na dohled Doveru. Po dvou hodinách plavání v Kanálu nachází jeden z mnoha záchranných vorů, které Luftwaffe pro sestřelené piloty umístila v La Manche. Zde ho při večerním průzkumu nachází německý hlídkový plovákový letoun a odváží ho zpět do Francie. Ještě téže noci je Stabsfeldwebel Bär zpět u své jednotky.

7. 9. 1940 je povýšen na Leutnanta a setkává se osobně s Hermannem Göringem, který přijel už předchozí den k eskadře na inspekční návštěvu. Říšský maršál se velmi zajímal o Bärovo sestřelení a ptal se na jeho pocity. Bär mu, k všeobecnému zděšení okolo stojících nadřízených, odpověděl svým typickým saským nářečím: „S každým svým tempem jsem vám, pane Říšský maršále musel děkovat za vaše slova – Anglie opravdu není žádný ostrov!" Göringovu reakci na tento ironický komentář snad není třeba popisovat, beze slova se prý obrátil a odešel (Bär touto větou narážel na Göringovo prohlášení před bitvou o Anglii, ve kterém říkal o kanálu La Manche: „Vždyť je to jen větší řeka, a tudíž Anglie není vlastně ostrov!"). Tato malá epizoda je důležitá z jednoho důvodu – právě zde pravděpodobně začala Bärova série střetů s nadřízenými, která ho sice mezi přáteli proslavila, ale jemu samotnému velmi komplikovala život.

V září Bär konečně prolamuje svoji smůlu. Během tohoto měsíce sestřeluje čtyři soupeře a ocas jeho letounu teď zdobí osm čárek. Není to málo, ale stále nevybočuje z lepšího průměru pilotů. Vždyť například jeho Kommodore Mölders má v té době již okolo čtyřiceti potvrzených sestřelů. 8. 11. 1940 doprovází lt. Bär, spolu s ostatními piloty od I./JG 51, skupinu 25 až 30 Ju 87, od několika bombardovacích eskader, které mají za úkol napadnout cíle nad Anglií. V prostoru Harwichu je německý svaz napaden Hurricany od 17., 257., 249. a 46. squadrony. Po nemilosrdném vzdušném souboji, o které nebylo v bitvě o Anglii nouze, nahlásila anglická strana sestřelení 2 Bf 109E a 15 Ju 87. Ve skutečnosti se do Francie vrátily všechny stroje I./JG 51 a ze „Štuk" byly ztraceny pouze tři. Přeháněla i druhá strana, němečtí stíhači nahlásili sestřel šesti Hurricanů (Bär si nárokoval dva stroje), anglické squadrony přišly pouze o dva. Bärovi ovšem tyto dva sestřely potvrzeny byly (bohužel nelze přesně určit, o jaké sestřely v pořadí se jedná). Intenzita leteckých soubojů na konci podzimu a začátku zimy 1940 začala klesat. Německé velení pochopilo, že letecky Anglii na kolena nesrazí a letos případná invaze nepřipadá v úvahu. Obě strany začaly omezovat svoji leteckou činnost a začátkem prosince 1940 je JG 51 odeslána z Francie zpět do Německa na odpočinek a doplnění. Letci se rekreují při lyžování v Tyrolských Alpách.

V lednu 1941 začal Stab., I. a IV./JG 51 dostávat nové Bf 109F–2. Nový typ však provázejí různé konstrukční vady, které způsobí řadu nevyjasněných nehod. Navíc si piloti stěžují na menší palebnou výzbroj, oproti starým „Éčkům". Z těchto důvodů si mnozí, mezi nimi i Heinz Bär, ponechávají staré, vyzkoušené „Emily".

JG 51 je od začátku února 1941 zpět u pobřeží Francie a znovu svádí s anglickými stíhači tvrdé vzdušné boje. Daří se i Bärovi. 21. 4. dosahuje svého 15. sestřelu, ovšem to už létá verzi na Bf 109F–2 (není známo, kdy na ni přešel, muselo to být někdy v období březen–duben 1941). Do června 1941 Bär sestřeluje ještě další dva anglické letouny, čímž jeho skóre dosahuje čísla 17.

Na začátku června 1941 dostává JG 51, v té době nejúspěšnější jednotka Luftwaffe s 691 vítězstvím, rozkaz k přesunu do Polska. Tehdy ještě nikdo z letců netušil, že velení se rozhodlo pro válku na dvou frontách.

K 15. 6. 1941 byla celá JG 51 dislokována na letištích Siedlce, Starawies, Halaszi a Krzewca na území okupovaného Polska, poblíž hranic SSSR. Všichni příslušníci eskadry už tuší, že příští útok bude směřovat na Východ.

22. 6. 1941 začala operace „Barbarossa", vpád do Sovětského svazu. JG 51 měla za úkol podporovat útočné klíny německých vojsk a napadat sovětská letiště. Na konci prvého dne války proti SSSR nahlásili její piloti sestřel 12 letounů stíhacích, 57 bombardovacích a 129 dalších, zničených na letištích. Tato velká čísla zpočátku německé velení velmi udivovala a až později došlo k pochopení, že válka na Východě je „válkou proti masám". Němečtí piloti se zde setkávají s nevídaným množstvím letounů protivníka, které jsou ovšem při srovnání se stroji Luftwaffe zastaralé, a tak není divu, že hlášení o vzdušných vítězstvích rychle přibývá. Daří se i Bärovi. V prvních pěti dnech útoků sestřelí 5 nepřátelských letounů, čímž jeho skóre vzroste na 22 sestřelů.

30. 6. 1941 podniklo sovětské velení zoufalý protiútok proti postupujícímu Wehrmachtu a to se značnou podporou svého letectva. Ten den zničila JG 51 ve vzduchu 113 letounů nepřítele a přitom ztratila pouze jediného pilota – Uffz. Helmuta Jürgense (13 v.). Sám Bär toho dne sestřelil 5 bombardérů a dosáhl tím 23 až 27 sestřelů. Je teď hodně za hranicí dvaceti sestřelů, za které se zpravidla uděloval Rytířský kříž (toto pravidlo platilo ovšem pouze na začátku tažení proti SSSR, později požadavky k udělení tohoto vyznamenání značně vzrostly). Ten skutečně obdrží 2. 7. 1941 a zároveň je mu udělena 14denní dovolená. V té době má již 29 sestřelů.

Na frontu se vrací 20. 7. 1941 a ujímá se velení nad 12./JG 51, kterou přebírá po Oblt. Karlu G. Nordmannovi (78 v.). Bär je ve výborné formě a za pouhé dva dny sestřeluje 11 letounů s rudými hvězdami, což značí, že 22. 7. 1941 padl jeho 40. soupeř. Vítězná série pokračuje a hned o další dva dny později hlásí zničení už padesátého protivníka. Bärova hvězda začíná stoupat. Mezi piloty se o něm vypráví jako o odvážném útočníkovi a ostrostřelci. A jak vidno, tyto pověsti nelžou. 14. 8. 1941 dosahuje svého 62. sestřelu a za své dosavadní úspěchy je jmenován do hodnosti Oberleutnanta a jsou mu uděleny k Rytířskému kříži Dubové listy (č. 31). Toto vyznamenání dostal jako třetí pilot JG 51. Bärova kariéra byla strmá a zdálo se, že ho nic nezastaví. Z té doby se nám zachovala jeho slova, která plně vystihují povahu tohoto stíhače: „Kde se Bär zastaví, tam již tráva neroste!". A jako na potvrzení této věty dosahuje 30. 8. 1941 svého nej-



Zleva doprava: Friedrich Geishardt (velitel 3./JG 77), Günther Freiherr von Maltzahn (Kommodore JG 53) a Heinz Bär (velitel I./JG 77). Sicílie, pravděpodobně srpen 1942.

From left: Fridrich Geishardt (commander of III./JG 77), Günter Freiherr von Maltzahn (Kommodore JG 53) and Heinz Bär (commander of I./JG 77). Probably August 1942, Sicily.

lepšího denního výkonu – během několika bojových letů sestřeluje šest soupeřů (73 až 78 vítězství). Jak blízko se zdá hranice 80 sestřelů, rekordu, kterého v 1. světové válce dosáhl Manfred von Richthofen. Je to výzva, které chce Bär co nejdříve dosáhnout a vůbec mu nevadí, že to již 30. 6. 1941 dokázal jeho Kommodore Werner Mölders.

31. 8. 1941 Bär sestřeluje dva letouny protivníka a dosahuje kýžené osmdesátky. Z úspěchu se však se svými přáteli neradoval. Ještě týž den je jeho Bf 109F–4 (W. Nr. 8313, „hnědá 1“) při hloubkovém útoku tak poškozen, že je nucen přistát nouzově 40 kilometrů za frontou, na ruském území.

Přistání bylo velice tvrdé. Bär si při něm zle pohmoždil nohy s páteří a jen s velikou námahou se vyprostil z vraku stroje, aby se mohl ukrýt před pátracími četami protivníka. V úkrytu za značných bolestí přečkal noc a ráno zahájil pochod na severozápad k vlastním liniím. Předtím však schoval svoji leteckou bundu do stohu sena, zahodil vysoké pilotní boty a ostříhal si dlouhé vlasy. Vyznamenání, hodinky a pistoli zastrkal do kapes kalhot. Předstíraje, že je ruský sedlák, pochodoval dva dny a dvě noci ke svým. Cestou se musel skrývat před skupinkami vojáků ustupující Rudé armády. Záda a nohy ho velmi bolely a jen silná vůle s houževnatostí ho hnaly dál. Nakonec to dokázal, zcela vyčerpaného ho našly předsunuté německé jednotky.

Po tomto „dobrodružství“ musel strávit další dva měsíce v lazaretu a v jeho nepřítomnosti vedl 12./JG 51 Lt. Gallowitsch (64 v.). Pomalu se blíží zima a s ní se „Blitzoffenzive“ mění v „Schneckoffenzive“. Piloti JG 51, která v té době spadá pod velení Luftlotte 2, mají stále plné ruce práce. Jako jediná eskadra na středním úseku fronty je nucena krýt postup čtyř armád. Doma v Německu propaganda tvrdí, že „ruský kolos“ je již poražen, ale vojáci na frontě vidí situaci jinak. V prosinci 1941 totiž začala první větší ruská protiofenzíva a JG 51 je nucena poprvé ustupovat. II./JG 51 a IV./JG 51 se evakuují do Tschaikowky, III./JG 51 na poslední chvíli uniká z obklíčení do Juchnova. I./JG 51 mezitím bojuje na severu, tentokrát již pod velením Luftlotte 1. A právě v této době se vrací Bär na frontu. Je povýšen na Hauptmanna a znovu se ujímá velení nad 12./JG 51. K tomu dokonce přibývá i na krátký čas vedení štábního roje eskadry.

Od svých přátel se dovídá smutné novinky. V době jeho nepřítomnosti zahynul Ofw. Heinrich Hoffmann (63 v.), jeho bývalý rottenflieger, specialista na boj s Il–2, kterým přezdíval „Zemenbomber“. Padl v leteckém boji 3. 10. 1941.

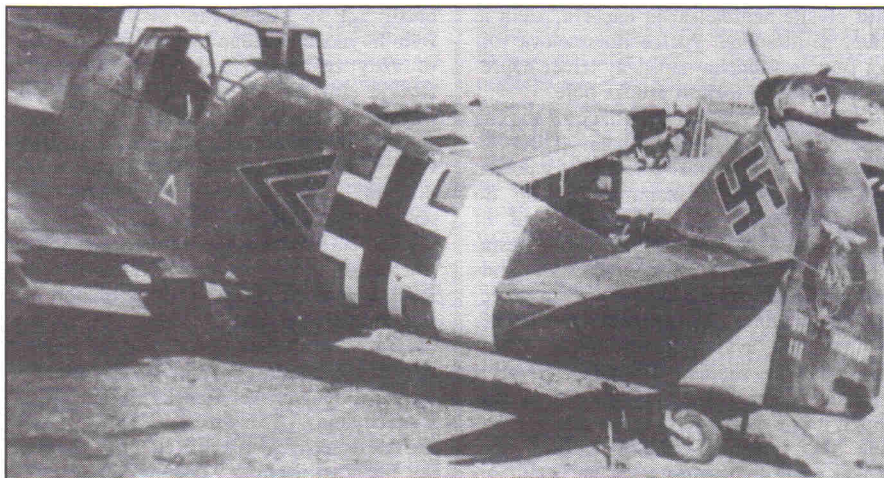
Ale vraťme se k Bärovi. Znovu potvrzuje svoji pověst výborného stíhače, kterému doba strávená v nemocnici neubrala nic na jeho schopnostech, a sestřeluje do konce roku 1941 dalších 8 letounů. V krutých podmínkách ruské zimy dosahuje 16. 2. 1942 svého 90. sestřelu. Za tento výkon mu jsou k jeho Rytířskému kříži s Dubovými ratolestmi uděleny Meče (č. 7). Ty před ním u JG 51 obdržel pouze Werner Mölders.

Po zasloužené dovolené se vrací zpět na východní frontu a znovu bojově létá. Do poloviny května 1942 sestřeluje další nepřátelský letoun, ovšem ten je jeho poslední u JG 51. 12. 5. 1942 předává velení 12./JG 51 Oblt. Falkensamerovi (9 v.) a sám se stává Gruppenkommondeurem I./JG 77, která má v té době základnu v Kerči. Velení nad touto jednotkou převzal od Majora Herberta Ihlefelda (130 v.), který poté na krátký čas přešel ke štábu JG 51.

Bär u nové jednotky okamžitě navazuje na své předchozí úspěchy. 16. 5. sestřeluje dva letouny LaGG 3 (92.–93.v). 19. 5. 1942 sestřeluje pět soupeřů (99 až 103 vítězství), čímž překračuje jako devátý stíhač Luftwaffe hranici 100 sestřelů. Do července 1942 vítězí ještě desetkrát a tak, když I./JG 77 dostává rozkaz k přesunu zpět do Německa, zdobí směrovku jeho letounu cifra 113.

Začátkem srpna 1942 je I./JG 77, pod vedením Heinze Bära, přesunuta z Německa do jižní Itálie. Její příslušníci si v uplynulých dvou měsících odpočinuli, mezery z bojů na východní frontě byly doplněny a panuje všeobecná spokojenost s novým bojovým prostorem. Oblast Středomoří je přece jen lepší než začínající zima v ruských pláních. Jednotka je z větší části vyzbrojena novými Bf 109G–2 „Trop“ a má za úkol posílit II. a celou III. Gruppe JG 53, které zde již jsou (je zajímavé, že Bär v okamžiku převelení I./JG 77 do prostoru Itálie, létal alespoň zpočátku na starší verzi Bf 109F–4 „Trop“, tedy starším typem, než je G–2. Pravděpodobně se zde jednalo o stejný případ jako u přechodu z verze „E“ na verzi „F“. Starší piloti létali raději na ověřených typech a na nové přesedávali později).

Zároveň s I./JG 77 je do Itálie odesláno několik bombardovacích Gruppe. Všechny tyto vzdušné síly hodlá vrchní velitel letecké skupiny Jih, generál polní maršál Kesselring, vyslat na Maltu, aby se jí ještě jednou pokusily pokořit ze vzduchu. Tento ostrov, s britskou námořní základnou, je totiž noční můrou německého velení, jelikož z jeho základen jsou neustále napadány a potápěny transportní konvoje s materiálem pro Afri-



Bf 109F v.č. 13376, který Bära provázel z Ruska do Středomoří. Létal s ním přinejmenším od 21. 6. 1942. Zde je letoun vyfotografován po příletu na Sicílii. V pozadí je stroj od JG 53.

Bf 109F W. Nr. 13376, aircraft flown by Bär from 21 June in Russia and later in the Mediterranean theathre. This photo was taken in Sicily. Note the machine of JG 53 in the background.

ka–Korps. Jeho příslušníci čekají na černém kontinentu na každý litr benzínu, na každý náboj. Ale jak jim vše potřebné dopravit, když jsou transportní lodi neustále ničeny z této „nepotopitelné letadlové lodě". A tak 10. 10. 1942 začíná další letecká ofenzíva proti tomuto nepokořenému ostrovu.

Ten den startuje Bär v čele letounů I./JG 77. Ve vzduchu se jeho stíhači spojují s muži obou Gruppe JG 53 a všichni tvoří ochranný doprovod skupinkám Ju 88, které mají za úkol bombardovat vojenské cíle na ostrově. Malta je však na útok připravena. Již dávno jsou pryč doby, kdy celý ostrov chránily tři stařičké Glostery Gladiátory, teď útočníkům v ústrety vylétají staří Bärovi protivníci z dob bitvy o Anglii – Spitfiry. Rozpoutá se vzdušný boj, v kterém obě strany utrpí značné ztráty. Luftwaffe přichází hlavně o Ju 88, ke kterým, i přes velkou snahu pilotů od JG 77 a JG 53, proniknou angličtí stíhači. Další bombardéry nacházejí svůj konec v silné protiletadlové palbě.

Výše ztrát Ju 88 nakonec donutí vrchní německé velení vydat rozkaz, aby Malta byla bombardována pouze v noci. Stíhačům je přidělen jiný úkol. Mají každý den létat k ostrovu, snažit se Spitfiry vylákat k odvetným útokům a způsobit jim co největší ztráty. V této taktice mají Luftwaffe podpořit italské stíhací jednotky, které toho však mnoho nabídnout nemohou a tak hlavní tíhu úkolu nesou piloti JG 53 a I./JG 77. Za několik dní je však počet ztracených letadel na obou stranách přibližně stejný a německé velení pochopí, že v současné době nedokáže bojovou sílu ostrova zlomit. 191. 10. 1942 jsou útoky proti Maltě zastaveny.

Bärovi byly za deset dnů letecké ofenzívy potvrzeny čtyři sestřelené Spitfiry (114–117 v.). Velitel I./JG 77 znovu dokázal, že patří k těm nejlepším, vždyť boj nad mořem bylo úplně něco jiného než volné stíhání v Rusku. A zanedlouho měl na Bära a jeho piloty čekat jiný prostor vzdušných soubojů – Afrika.

23. 10. 1942 zaútočila 8. britská armáda na pozice německo–italských vojsk u El Alameinu. Proti přesile spojeneckého letectva stojí III./JG 53 a celá JG 27, eskadra, která je na africkém kontinentě téměř od začátku tažení Afrika–Korpsu. Němečtí piloti musí čelit přesile nepřátelského letectva, která je téměř pětinásobná. Pozice Rommelova vojska jsou ze vzduchu napadány téměř nepřetržitě. Všude se rozhoří prudké boje.

27. 10. 1942 je vyčerpaná III./JG 53 stažena z bojiště a na její místo přichází I./JG 77. Nováčci se ještě nestačí zorientovat v novém prostředí a už jsou okamžitě posláni do bitvy. Německé velení potřebuje nad El Alameinem každé letadlo, aby mohlo zastavit příval britských vojsk, které stále hlouběji pronikají do německo–italských pozic. Bär a jeho stíhači startují několikrát denně, aby pomohli svým kamarádům na zemi, kteří však již začínají ustupovat. Němečtí letci sice zaznamenávají ve vzdušných soubojích určité úspěchy, sám Bär znovu dokazuje své vynikající pilotní umění, když během osmi dnů od příchodu na frontu sestřeluje 22 nepřátelských stíhaček (118 až 139 sestřelů), ale vše je marné. 3. 11. 1942 začíná všeobecný ústup Afrika-Korpsu a jeho italského spojence.

JG 27 a spolu s ní I./JG 77 se přemisťují na letiště u Sidi Barrani, Menstarie u Bardie a Gumbut. Za nimi putují vozidla technického personálu, které jedou v nekonečném ústupovém proudu podél pobřeží. Kolony jsou neustále napadány anglickými letouny a pozemní personál má veliké ztráty jak na materiálu, tak na lidech. To je velmi nepříjemné i pro Bärovu Gruppe, která dorazila do Afriky bez svého pozemního personálu a je na všem závislá na JG 27.

5. 11. 1942 přichází německým stíhačům posila – II. a III. Gruppe JG 77. Eskadra je po delší době opět kompletní a v jejím čele teď stojí nový Kommodore, Major Joachim Müncheberg (135 v.), velké stíhací eso z bojů u La Manche a na Balkáně.

Nově příchozí jsou okamžitě zapojeni do bojů, protože Rommel stále doufá, že se mu podaří postupující Brity zastavit a znovu otočit „kyvadlo pouštní války". 8. 11. 1942 však přichází další rána. V rámci „operace Torch" (Pochodeň) se v Alžíru vylodily anglo–americké jednotky. Německému velení začíná být jasné, že mu již nestačí síly na to, aby přivodilo v severní Africe zvrat. Přesto situaci nevzdává a ústupové boje pokračují s nezmenšenou intenzitou dál.

11. 11. 1942 je vyklizen Gambut. Němečtí stíhači se neustále snaží ochraňovat ustupující kolony, ale jejich situace začíná být velmi zlá. Začínají docházet pohonné látky, nejsou náhradní díly a letiště neustále napadají nepřátelské bombardéry. 16. 11. 1942 přilétá II./JG 51 a II./JG 2, které mají nahradit vyčerpané veterány a JG 27, protože celá tato eskadra bude koncem listopadu stažena z Afriky. Nové síly přinesou menší ulehčení mužům z JG 77, ale výrazně situaci na nebi severní Afriky změnit nemohou. Vždyť letectvo nepřítele je oproti strojům Luftwaffe šestkrát silnější.

S příchodem Američanů na africké bojiště přibyli německým stíhačům noví protivníci – typy B–17 a P–38. B–17 se poprvé nad Tunisem objevily 16. 11. 1942 v doprovodu P–38, ve kterých ovšem seděli nezkušení piloti. A to se projevilo na ztrátách tohoto typu. I když P 38 byl rychlejší a lépe vyzbrojený než BF 109G, němečtí stíhači si brzy vypracovali taktiku, jak se s ním vypořádat. Sám Bär později tomuto letounu prohlásil: „P 38 všeobecně nebyl problém. Bylo ho možno snadno vymanévrovat a skoro vždy znamenal jistý sestřel". Z těchto slov je cítit Bärovo sebevědomí, a jak pamětníci afrických bojů potvrzují, bylo opodstatněné. I přes obrovskou nepřátelskou převahu, dosahoval „Pritzl" jeden úspěch za druhým. Historky o něm z té doby jsou téměř neuvěřitelné. Jedna vypráví, jak Bär při jednom bojovém letu zahlédl pod sebou dva své stíhače v souboji se dvěma Curtissy P-40. Poletovali kolem sebe tak dlouho, až Bär ztratil trpělivost a křikl do vysílačky: „Jděte z cesty!" Pak obrátil svůj Bf 109 do střemhlavého letu, vypálil dvě dávky z kanónů a obě spojenecké stíhačky padaly v plamenech dolů.

Za své úspěchy je Bär k 1. 1. 1943 povýšen do hodnosti Majora. Ovšem situace pro Afrika-Korps na začátku roku 1943 vůbec nevypadá příznivě. Začátkem prosince 1942 sice ještě Rommel zkusil zaútočit, ovšem znovu byl odražen a Spojenci ho donutili k dalšímu ústupu. 24. 12. 1942 zastavují anglo-americká vojska operace kvůli období dešťů, které právě začalo. Rommel využívá přestávky, znovu nabírá sílu a vrhá 2. 1. 1943 své tankové jednotky u Búajrat al–Husúnu proti britským pozicím. Začíná veliká tanková bitva a nad bojištěm svádějí německé letouny nelítostné souboje se spojeneckými stroji. Anglo–americká vojska však mají více síly. 14. 1. končí bitva porážkou německo–italské armády a znovu začíná ústup. 23. 1. je vyklizen Tripolis a do konce měsíce ustoupí italsko–německé síly do Tunisu. A s nimi i letci JG 77. Situace je každý den horší. Celý únor a březen se bojuje o Tunis, ale převaha protivníka je značná. I přes určité úspěchy jsou nakonec vojska Německa a Itálie znovu donucena k ústupu a 28. 3. 1943 přechází 8. britská armáda do všeobecného útoku. 7. 4. 1943 se spojí s Američany, bitva o Afriku je prohraná. 13. 4. drží německo–italské síly pouze malé předmostí v severovýchodním Tunisu. Schyluje se k poslednímu dějství i pro stíhače. JG 77 je ještě v Africe, strojů je již málo, muži jsou vyčerpáni. Eskadru v té době postihnou dvě veliké ztráty. 23. 3. 1943 se Majoru Münchebergovi při vzdušném souboji zlomí křídlo jeho Bf 109G a sám zahyne. Na jeho místo přichází Major Johannes Steinhoff (178 v.), bývalé eso JG 52 z Ruska. Další tragédie postihne osobně Majora Bära. Podle vyprávění jeho tehdejších pilotů I./JG 77 byl jejich velitel v té době prakticky úplně „odlétaný". Navíc ho sužovala malárie a žaludeční potíže. Nechtěl si to ale prý stále přiznat, nevěřil, že by se našel pilot, který by nad ním zvítězil. Ovšem celkové vyčerpání se muselo projevit. V posledních dubnových dnech proběhlo nad německo-italskými pozicemi ještě několik urputných vzdušných soubojů a při jednom z nich byl sestřelen sám Heinz Bär. Na poslední chvíli se zachránil na padáku. Velení rozhoduje, že bude odeslán na zotavenou zpět do Německa. Bär protestuje, nechce opustit kamarády v tak kritické chvíli. Není mu to však mnoho platné, na rozhodnutí odeslat ho zpět do Říše se podepsalo i to, že neustále zahrnuje své nadřízené adresnou kritikou, což se pochopitelně určitým lidem nelíbí. A tak Bär předává velení I./JG 77 Hptm. Lutz-Wilhelmu Burckhartovi (58 v.) a je nejbližším transportem odvážen přes Sicílii do Itálie a později do Německa. Mohl by být spokojen, vždyť od 3. 11. 1942, kdy začal v Africe ústup, připravil soupeře o dalších 39 letadel, čímž zvýšil své skóre k číslu 178 (dva z jeho sestřelů byly čtyřmotorové americké bombardéry). Ale není, protože opouští své kamarády ve chvíli, kdy ho podle něho nejvíce potřebují. Netuší, že mu osud přichystal mnohem těžší bitvy a porážky, než tu, která zůstává za ním. *(dokončení příště)*


Ram II

Kanadský tank Ram

Ivo Pejčoch

Kanada je jako výrobce tanků a jejich uživatel naší širší veřejnosti celkem neznámá, přestože má země javorového listu v této oblasti nezanedbatelnou tradici.

První požadavky na výstavbu kanadských tankových sil se objevují již roku 1918, těsně po skončení první světové války a vyhodnocení nových aplikovaných směrů vojenské techniky. Tehdy někteří mladí důstojníci vypracovali studie, dokazující, že pro vedení moderní války budou mobilní obrněné jednotky nezbytné. Počítalo se již i s vytvořením prvního tankového útvaru, ale brzy byla myšlenka zavržena pro finanční nároky potřebu investovat státní prostředky do jiných oblastí. Již v té době se setkáváme se jménem F. F. Worthingtona, tehdy dvacetiletého poddůstojníka, nadšeného a přesvědčeného zastánce obrněné techniky. Později, na vrcholu své kariéry, Worthington stanul v čele kanadských tankových sil a je právem označován za otce kanadských obrněných jednotek.

Záležitost vzniku tankových sil dostala nový, reálný rozměr až roku 1936, kdy se mezinárodní politická situace začala značně přiostřovat. Výbor pro obranu tedy rozhodl o přípravě budování obrněných tvarů, přičemž jako první krok měla být založena škola tankových specialistů. Do jejího čela jmenovali neúnavného Worthingtona, tehdy již kapitána. Škola vznikla v Londonu v Ontáriu a její personál zprvu tvořilo mimo velitele pouze pět důstojníků a osmnáct mužů. Přípravě kádrů pomohlo i vyslání Worthingtona na stáž do Velké Británie, kde po několik měsíců působil na základně v Bovingtonu.

Pro výcvik byly zprvu používány lehké tanky Renault FT 17 a těžké Mk VIII, získané z USA. Tyto archaické stroje pochopitelně neměly na sklonku třicátých let prakticky žádnou bojovou hodnotu, daleko větší význam měla výroba středních pěchotních tanků Valentine v kanadském koncernu Canadien Pacific Railways, zahájená roku 1940. Mezi červnem 1940 a květnem 1943 zde vzniklo celkem 1420 Valentine několika provedení, ovšem drtivá většina jich byla prodána v rámci Lend Lease do SSSR, zbytek sloužil především k výcviku. Pro připravované kanadské tankové vojsko, jež měly zpočátku představovat dvě obrněné divize, bylo nutno získat na 1200 nových tanků, odpovídajících britské kategorii Cruiser. Britové i Američané samozřejmě byli ochotni Kanaďanům pomoci, ale nebyli v dané chvíli schopni potřebné množství techniky poskytnout. Proto záhy padlo logické rozhodnutí vyrábět tanky doma, ve vlastních továrnách. Na rozdíl od případu Valentine však nemělo jít o zahraniční konstrukci, ale tank měl být doma i zkonstruován. Kanadští konstruktéři s pomocí zahraničních odborníků navrhli jakýsi hybrid mezi americkou a britskou tankovou školou. Ve snaze co nejvíce vývoj urychlit, bylo použito britských zbraní a amerických komponentů včetně podvozku. Nový křižníkový tank využíval podvozku amerického středního tanku M 3 Lee s drobnými technologickými úpravami a poněkud modifikovanými pásy. Korba a věž však byly kanadským dílem. Diskuse vyvolala hlavní výzbroj stroje, muži kolem Worthingtona požadovali nasazení kanónu ráže 75 mm na základě amerických zkušeností, mezivládní tanková komise však nešťastně prosadila použití dvouliberního 40 mm kanónu podle britského vzoru. První pilotní kus nakonec sjel z výrobní linky v koncernu Montreal Lokomotive Works 30. června 1941 za velkého jásotu pracovníků závodu i přihlížejících armádních důstojníků.

Jak již bylo řečeno, nový tank využíval podvozkové skupiny amerického typu M 3 Lee, první verze kanadského vozidla měly pásy s prolisovanými články, další pak s rovnými dosedacími plochami článků. K pohonu byl použit devítiválcový čtyřtaktní benzínový motor Continental R 95 EC2, chlazený vzduchem. Tankoval se do něj 92oktanový benzín, při 2400 otáčkách za minutu dosahoval maximálního výkonu 400 koňských sil. K převodu energie na podvozkovou skupinu byla použita synchronizovaná pětistupňová převodovka s jedním stupněm pro jízdu vzad. Elektrický systém pracoval s nominálním napětím 24 voltů, hlavní generátor dodával napětí 24 v a proud 50 A, pomocný generátor, poháněný vlastním pomocným motorkem pak 30V a 50A.

Tank nazvaný Ram měl odlévanou korbu i věže, k níž byl masivními šrouby uchycen čelní štít, tvořící zesílenou ochranu hlavní zbraně. Čelo korby mělo tloušťku 75 mm, spodní část čela 50 mm, její boky od 30 do 57 mm, zadní stěna 30 mm, střecha od 12 do 30 mm a podlaha od 6 do 12 mm. Čelo věže mělo tloušťku 75 mm, její boky mezi 57 a 75 mm, zadní stěna 57 mm a střecha 12 mm.

Posádku tvořilo pět mužů, řidič, druhý řidič, plnící i funkci mechanika, popřípadě kulometčíka, velitel, nabíječ a střelec. Výzbroj tvořil 40 mm britský kanón Mk IX nebo Mk X a tři kulomety ráže 7, 62 mm typu M 1919 A4. Jeden byl instalován koaxiálně a kánonem po jeho levé straně (při pohledu zepředu), další mohl být montován otočně na poklopu věže jako protiletecký (zhusta nebyl používán), třetí pak se nacházel v sekundární věžičce na korbě, vpravo od osy kanónu. Věžička byla otočná a vznikla odvozením od podobné, používané v americkém typu M 3 Lee, kde ji používali na vrchní straně věže. Pro kanón se nakládalo 171 kusů munice, pro kulomety 4715 nábojů. Další výzbroj mohly tvořit dva pevné zadýmovací granátomety na věži, byly typu Mk I, měly ráži 50 mm a vezlo se pro ně 44 kusů granátů. K další výbavě standardně patřilo šest ručních granátů No 36 Mk 1. Pro zaměřování kanónu se používal teleskop vzoru 33 Mk 1. Řidič, velitel a střelec disponovali periskopy, jinak všichni členové posádky mohli vyhlížet vlastními protektoskopy. Radiosoustava byla britského modelu No 19, jinak všichni členové posádky byli napojeni na interfonní soustavu. Dvě baterie zapojené v sérii dávaly každá napětí 12 voltů. Na střeše věže se nacházel hlavní poklop, další poklop byl umístěn na střeše kulometné věžičky a třetí poklop, obdélníkového tvaru, v čelní stěně korby, vlevo od osy kanónu. Na obou bocích byla instalována dvířka, pracovní přístup k motoru konstruktéři vytvořili na vrchní straně korby a dvoudílnými dveřmi v její zadní stěně. První série tanku Ram byly vybaveny na čele korby dvěma reflektory, pozdější stroje již jen jedním na levé straně.

Prototyp intenzivně zkoušeli na americké základně Aberdeen Proving Group od července 1941, kde jej porovnávali se zkušebními vzory nových připravovaných amerických tanků. Američané stroj v dokumentech označovali jako M3 (Canadian) nebo M3A6. V popsané podobě postavili Kanaďané prvních padesát vozidel, které jsou nazývány Ram I. Počátkem roku 1942 přešla výroba na model Ram II., vyznačující se vedle dalších změn především účinnějším kanónem ráže 57 mm. Ram I. měly výrobní čísla CT–39781–CT–39830, Ram IICT–39831–CT–40937 a CT–159402–CT–160193. První verze Ram II. nesly výzbroj šestiliberního kanónu OQF Mk.III, později výrobní bloky již dostávaly verzi Mk. V s delší hlavní a větší úsťovou rychlostí. Od tanku CT–159599 dostávaly Ram II vylepšený štít



Jednotka vybavená první verzí Ram I.
Unit equipped with the Ram I.

kanónu, kde byl eliminován dosavadní přinýtovaný obdélníkový límec otvoru tvořil pro hlaveň kanónu. Jinak se štít všech Ram II lišil od štítu pro dvouliberní kanón starších Ram I. Tam kanón vyčníval z rozměrného obdélníkového otvoru odlišného tvaru. U některých Ram II nahradily na bočních dvířkách ventilátory dosavadní průzory, od stroje CT–40131 dvířka kvůli technologickému zjednodušení zmizela a na jejich místě zůstal jen nevelký obdélníkový výstupek, část Ram II zde měla ventilátor, pozdější stroje jej nenesly. Dalším výrazným zjednodušením technologie výroby se stala eliminace dosavadní kulometné věžičky a „zarovnání" její proluky. Tato úprava byla realizována od stroje CT–159502, tyto pokročilejší Ram II nesly trupový kulomet v kulovitém loži, nacházejícím se poněkud níže než dosavadní věžička. Pozdější výrobní bloky se vyznačovaly rovněž absencí dosavadních odklopných průzorů (střelišť na bocích věže). U pozdních sérií došlo i na změnu pohonné jednotky, tyto tanky disponovaly vylepšenou verzí dosavadního motoru, označenou R-975-CI a využívající 80oktanového paliva. Stejně jako u Ram I zůstalo ovládání věže převzato z amerického M3 Lee. Pro zaměřování kanónu se používalo teleskopu No.39 Mk.lS, Periskopy byli vybaveni pouze oba řidiči a velitel. Agregáty americké výroby zůstaly stejné jako u Ram I, což se týká i elektro a radiovybavení. Vzhledem k rozměrům munice většího kalibru klesl její počet, 57mm granátů se nakládalo 92 kusů, kulometných nábojů 4400. Zadýmovacích granátů pak 43 kusy. Většina technických i výkonnostních parametrů se od Ram I nelišila. Ram II vzniklo na kanadské podmínky takřka úctyhodné množství, celých 1899 kusů. Jejich výroba skončila roku 1943, kdy bylo zřejmé, že proti nejmodernějším německým protějškům je jejich výzbroj nedostatečná. Počátkem roku 1943 byl zkoušen jeden Ram II s výkonnějším kanónem ráže 75 mm, ale již nebyl zaveden do sériové výroby a kanadské obrněné síly se začaly postupně přezbrojovat na americké M4 Sherman.

Kanadské ozbrojené síly dostaly první Ram I v listopadu 1941, Ram II přicházely od ledna 1942. Během roku 1942 byly zformovány 4. a 5. tanková divize a v polovině roku 1942 odeslány loděmi do Velké Británie, ve svém stavu měly americké tanky M3 a vlastní Ram. Poslední Ram II opustil výrobní linku v červenci 1943, již následujícího roku však byly od bojových útvarů stahovány. V Británii sloužily po celou dobu k intenzivnímu výcviku, podle většiny autorů se již v základní bojové verzi války v západní Evropě po úspěšném vylodění v Normandii nezúčastnily. Zřejmě jediné Ram, které doprovázely spojenecké jednotky Normandií, představovaly průzkumnou a velitelskou verzi Ram OP (označován i jako COP).

Posledních osmdesát čtyři Ram II bylo dokončeno jako velitelské vozy Ram OP, které se od standardních tanků značně lišily. Interiér vozu byl zcela rekonstruován, počet mužů posádky se zvýšil na šest, radiovybavení bylo rozšířeno o soupravu No. 58, vozidlo disponovalo bubnovým navijákem s telefonním kabelem a příslušnou aparaturou. Věž neměla hydraulická ovládání, otáčela se ručně a mohla se natočit pouze o 45° do každé strany. Kánon byl vyřazen, nahradila jej pouze maketa, dodávající stroji vzhled běžného tanku. Upraven byl i velitelský poklop ve věži, zvýšil se i počet periskopů. Ram OP navrhli především pro spolupráci se samohybnými děly Sexton, jak již bylo řečeno, šlo zřejmě o jediné Ram, které prošly západní Evropou a byly u bojových útvarů používány do konce války.

Další významná verze se nazývala Ram Kangaroo, šlo o obrněný transportér, vzniklý podle obdobné filozofie jako známější Priest Kangaroo (nebo Sherman). Zmizela tanková věž a na vrchní části korby byl vybudován prostor pro přepravované mužstvo. Jedinou organickou výzbroj vozu tvořil trupový kulomet v přední části korby. Kangaroo byl určen především pro přepravu příslušníků pěchotních praporů obrněných brigád, celkem jich postavili sto dvacet kusů, přestavbou tanků Ram II. První kusy se dostaly k útvarům v září 1944 a provázely je při postupu Evropou.

Nevelký počet Kangaroo modifikovali na samohybný plamenomet Badger, který nesl na místě kulometu plamenomet Wasp II. Tato vozidla se rovněž zúčastnila bojů, například Badgery 4. obrněné divize úspěšně zasahovaly v únoru 1945 během operace Veritable, stroje 5. obrněné divize bojovaly v březnu 1945 v Holandsku.

Ram Kangaroo se dostal i do výzbroje britské armády, která několik kusů přejala od Kanaďanů a používala je ještě v poválečném období k tahání protitankových děl.

V malém množství vzniklo i vyprošťovací a opravárenské provedení Ram ARV. Ve verzi Mk.1 šlo Ram II s rozměrnými boxy za věží a navijákem na zadní části korby, modifikace Mk.II měla maketu věže s falešným kanónem a naviják o tahu 25 tun.

Dva Ram II modifikovali na speciální útočné ženijní vozidlo Ram AVRE roku 1943. Šlo o obdobu Churchillu AVRE, použitého v Normandii, Ram AVRE zřejmě nesl stejnou zbraň, hmoždíř ráže 290 mm. Po provedení zkoušek však nedošlo k objednávce těchto vozidel kanadskou armádou a prototypy byly posléze zrušeny. Další stroj, který zůstal v prototypovém stadiu, byl samohybný protiletecký kanón, využívající podvozku Ram, kde na úrovni blatníků instalovali plošinu, na níž se kanón nacházel montovaný otočně. Zprvu šlo o zbraň ráže 75 mm, později 89, 5 mm. Kanón byl chráněn hranatým štítem zepředu, boky a zadní část zůstaly nekryté. Zkoušky probíhaly roku 1943, ale ani zde nedošlo k zadání sériové výroby. Kanadští odborníci zvažovali i možnost úpravy Ram



Kangaroo při přepravě příslušníků pěšího praporu v západní Evropě.
Kangaroos during a transfer in Western Europe.



Prototyp samohybného protiletadlového kanónu 89,4 mm působil impozantním dojmem.
An impressive prototype of self-propelled AA gun.

na nosič rozměrného protileteckého světlometu, nakonec tuto roli modifikovali nevelký počet transportérů Ram Kangaroo, které se objevily v zimě 1944 – 45.

Na bázi tanku Ram bylo stavěno i samohybné dělo Sexton, které tvořilo součást palebné podpory kanadských jednotek v západní Evropě, ale to je již téma na samostatný článek, který uveřejníme někdy v budoucnu.

Přestože nebyl Ram vyráběn v takových kvantech jako například T–34 nebo M 4 Sherman, lze jej již počítat k masově produkovaným typům, a tím spíše udivuje, že stojí prakticky na okraji zájmu jak většiny odborných autorů, tak i modelářských firem. Nebýt několika historiků britské a americké obrněné techniky, kteří o něm uveřejnili alespoň určitá fakta, téměř by upadl v zapomění. Ironií osudu je, že stroj, postavený ve větším množství než například všechny verze legendárního Tigeru, dohromady zájemcům o historii druhé světové války až na výjimky nic neříká. Samozřejmě je to dáno jistě i tím, že de facto nikdy nezasáhl do bojů. Podobný vztah, jaký k němu mají publicisté, získali i stratégové modelářských firem. Ram nebyl nikdy vyráběn jako plastikový kit v žádném měřítku, s jedinou výjimkou. Tou je velmi drahá malosériově vyráběná polyuretanová stavebnice firmy Verlinden v měřítku 1:35.

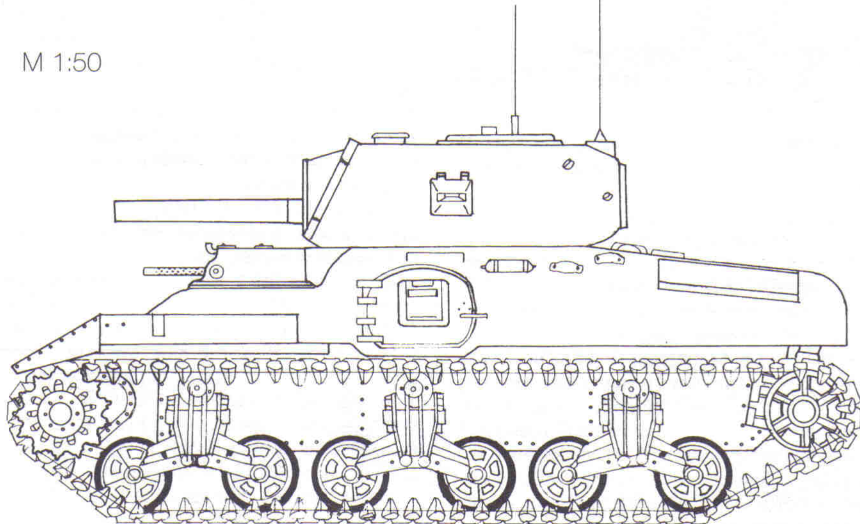
Použitá literatura:

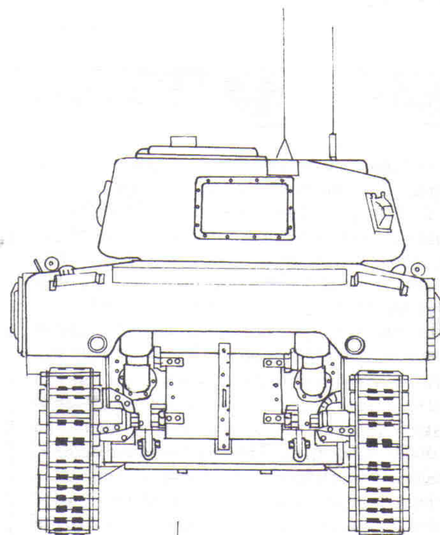
P. Chamberlein, Ch. Ellis Tanks if
P. Chamberlei, Ch. Elis Tanks of WWII
P. Chamberlei, Ch. Elis Ram and Sexton
R. P. Hunnincut Sherman -American Medium Tanks
B. Perrte Sherman in British Service
B. Perrte Lee + Grant in British Service
AFW News, Soldat und Technik, Airfix Magazine

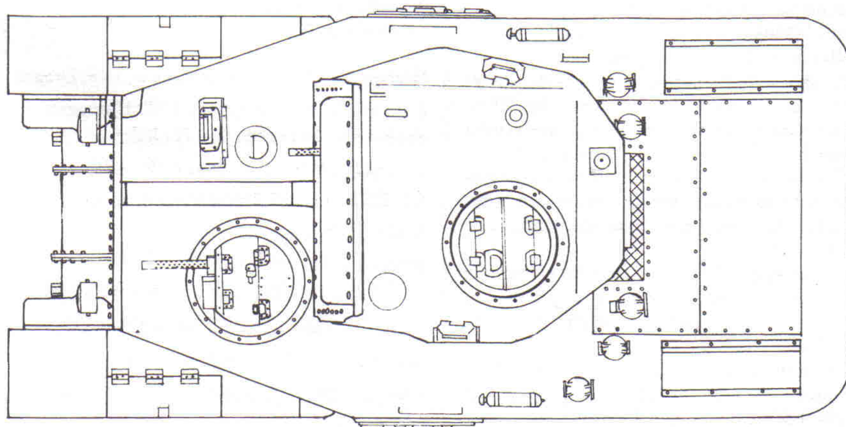
Základní technická data:

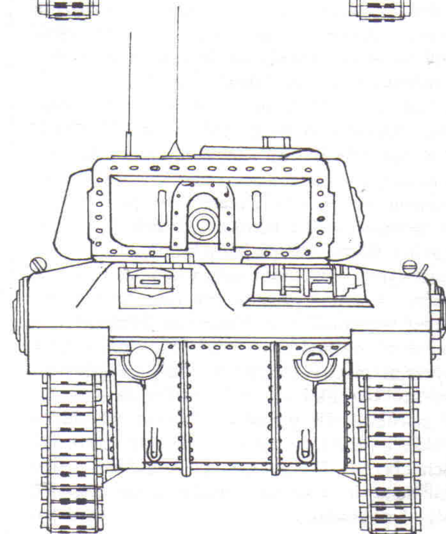
bojová hmotnost		29 060 kg
délka		5,79 m
šířka		2,16 m
výška		2,54 m
max. rychlost na silnici		36,5 km/h
ak. rádius		190 km
překážky:	zeď	61 cm
	brodění	102 cm
	příkop	220 cm
	stoupání	60 %

M 1:50











Norimberk po pětačtyřicáté

Letošního jubilejního mezinárodního veletrhu hraček a modelářkých potřeb, který se konal od 2. do 9. února v Norimberku, se zúčastnilo rekordních 2481 ofciálních vystavovatelů ze 48 zemí. Díky laskavosti pražské cestovní kanceláře Alegro jsme měli možnost být u toho, a tak Vám nyní předkládáme naše postřehy.

K očekávaným událostem veletrhu patří tradičně udělování prestižních cen časopisů Modell Fan a Kit, z nichž první má delší tradici. Modell Fan udělil celkem 45 medailí, z nichž nejvíce – čtyři získala Tamiya. V žebříčku ocenění stanula na druhém místě firma Italeri s třemi medailemi, následována Dragonem a Monogramem, které vybojovaly po dvou. Poprvé v historii získal jednu z cen také výrobce z Východu, k našemu potěšení dokonce z Čech. V kategorii příslušenství ji porota přiřkla za leptané kovové díly v měřítku 1:72 firmě Eduard z Mostu.

Každý má svůj názor, i tak se poroty obou soutěží shodly, že mezi modely roku 1993 patří Sikorsky SH–3H Sea King v měřítku 1:48 (Hasegawa), což ostatně potvrzuje fotografie. Jako ocenění osobních zásluh udělil časopis Kit cenu za inovaci Freddie Leungovi, vedoucímu představiteli firem Dragon, Kirin a Concord.

Naši výrobci byli zastoupeni v nabídce Pragoexportu, postupně jsme je pak jako bezejmenné zboží objevovali i v expozicích německých a asijských obchodních firem. Vzhledem k ceně výstavní plochy a nutnosti čekat na přidělení stánku i několik let je pochopitelné, byť smutné. V měřítku 1:48 představil Eduard stavebnice Fokkeru E.III. a maketu modelu Siemens-Schuckert D.III, což jsou podle našeho soudu kandidáti na medaile příštího roku. Zatímco Mi–4 se značkou KP byl očekáván, i když byl představen jen v zavřené krabičce, překvapením v měřítku 1:72 se stal Fairey Fulmar společnost Vista (dříve Kovozávody Semily).

Bohatou nabídku stavebnic lodí, letadel a bojové techniky, připravovaných nejznámějšími zahraničními výrobci pro letošní rok, představuje přehled, sestavený redaktory časopisu Modell Fan. Proto alespoň nahlédněme do jednotlivých expozic, jež byly většinou v pavilónu L.

Novinky firem Monogram a Matchbox byly předváděny u firmy Revell, stejně jako jsme pod jednou střechou našli výrobky firem Airfix, Humbrol a Heller. Už po prvních kontaktech našich obchodníků jsme věděli, že Revell si dal na přípravě letošní sezóny záležet. Mezi novinkami v měřítku 1:72 jednoznačně převažují německé letouny. Jsou však značně rozdílné kvality. Zatímco He 162 je spíše připomínkou začátků plastikového modelářství, neboť pravděpodobně pochází z výlisků firmy Frog, jsou skutečnými lahůdkami Horten Go 229 nebo Arado Ar 240A-5, Bf 110E-1 či torpédonosný He 111H. Za zmínku stojí rovněž F–82 Twin Mustang, kterého jsme dlouhá léta postrádali. He 111 se objevuje také ve čtvrtce, provázený moderními verzemi F–14D a F–16ADF. Zřejmě největším modelem je YF–22 Lightning II ve dvaatřicetině. Mnohé modeláře, živořící v paneláku, však asi odradí, že k němu není dodávána místnost na jeho skladování.

Revell také využil 25. výročí prvního přistání na Měsíci, oprášil staré formy a s jubilejními nálepkami dodává Saturn V, Columbii a lunární modul Eagle v 1:96 a 1:48.

Matchbox přišel s novinkami typu I–16 či CR–42 v provedení, jež měl Revell v katalogu již koncem šedesátých let. O něco příjemnější je nizozemská Catalina, ale na Minicraft nemá. Spojené firmy Humbrol, Heller a Airfix sice mají také novinky, ale sázejí především na začátečníky. Pro ně připravily sady, jež kromě výlisků obsahují také lepidlo, dvě až čtyři plechovky barev a štětec.

Pro naše modeláře je díky aktivitě Václava Bílka zajímavá rovněž nabídka Italeri. Z předchozí produkce si cenu model roku zasloužily Kamov Ka–50. Panther Ausf. A (1:35) a Scania Streamline (1:24). Z novinek budou ve dvaasedmdesátině určitě žádané Ju 88A–17 s torpédy. He 111 nesoucí střelu V-1 a staviteli rour léta postrádaný Suchoj Su–22M-4. V obnovené,byť limitované edici se znovu objevují nákladní kluzáky z období druhé světové války. Doplňuje je nově Antonov A–7, nesoucí znak firmy Zvezda a pravděpodobně vyráběný v kooperaci. Stejným logem je opatřen také model Ju 87B. Dragon se uvedl zajímavými novinkami v měřítku 1:35, používaném většinou pro modely techniky. Tentokrát však hledal létající předlohy. Z období války nabízí maketu balistické rakety V–2, současnost je ve stejně nezvyklém měřítku zastoupena vrtulníky OH–6A Cayuse a MD–500 Defender. Milým překvapením byla nabídka společenství Minicraft/Academy. Zavedení nové technologie ještě zkvalitnilo vzhled povrchu modelů a troufám si říct, že znázornění detailů je v tuto chvíli bez konkurence. Pro letošní rok se můžeme těšit na kolekci Catalin (od PBY-2 po PBY-5A), nové verze B–17 a v měřítku 1:48 na Lightningy E,L a M, stejně jako MH–60G Pawehawk, UH-60L Blackhawk a nové verze MiGů 29 a Su–27.

Hobbycraft slibuje vychrlit ve čtvrce desítky novinek v méně obvyklém zabarvení – korejský a kubánský Sea Fury, AT–33 z Nikaraguy, mexický Vampire F3, irácký Vampire FB9, ruský Hurricane či filipínský P–26. V měřítku 1:72 jsou ako novinky nabízeny vlastně jen tři verze Skyraiderů.

Z příslušenství jsou lákadlem například čiré kryty kabin se značkou Squadron Products či do nejmenších detailů zhotovená kola a sedačky (včetně leptaných kovových dílů) firmy True Detail.

Nebylo možné všechny stánky projít, ale stejně nebylo možné přehlédnout expozici vydavatelství Squadron/Signal. Kromě deseti nových vydání starších sešitů z období II. světové války se letos jako novinky objeví v řadě In Action F3H Demon,americké dvouplošníky řady P–12/F4B, v březnu Fw 189 a v květnu MiG–19. Novou sérii Walk around, věnovanou detailům letadla z pohledu během předletové přípravy, zahajuje osmdesát stran (40 barevných) fotografií F–16.

O novinkách bychom mohli psát ještě dlouho, ale místa je málo. Tak se alespoň začtěte do připojených seznamů, kde určitě naleznete něco, na co se už teď budete těšit.

Výběr z modelů roku 1993 podle časopisu Kit:

Bachem Ba 349A Natter s rampou, 1:48, Dragon
Sikorsky SH–3H Sea King, 1:48, Hasegawa,
Suchoj Su–24 Fencer C, 1:72, Italeri
Bell AH–1W Super Cobra, 1:35, MRC
Sd. Kfz. 253, 1:15, Hobbymodellbau F. Schmidt
Maus, 1:35, Dragon
M35A2, 1:35, AFV–Club
W–9 třídy DE–99 Cannon, 1:700, Pit–Road
Staří kamarádi, 120 mm, Verlinden Production
Skotský horal 1746, 120 mm, Kirin
Fort Apache, 1:72, Airfix

Model roku 1993 podle časopisu Modell Fan:



Letadla
Junkers Ju 88 G–6 Nachtjäger 1:48 Dragon
A–26C Invader 1:48 Monogram
Northrop F–5E Tiger II Sharknose 1:32 Revell
F–15E 1:32 Tamiya

Velká letadla
B–50D Superfortress 1:72 Academy
KC–135A Stratotanker 1:72 AMT/ERTL
Airbus A–330 1:144 Revell

Vrtulníky
OH–6A Cayuse 1:35 Dragon
SH–3H Seaking 1:48 Hasegawa
Kamov Ka–50 Hokum 1:72 Italeri

Bojová technika
M35A2 1:35 AFV–Club
Panther Ausf. A 1:35 Italeri
Panzerkampfwagen VI Tiger Königstiger 1:35 Tamiya

Novinky pro rok 1994

Letadla

Academy/Minicraft
1/48
Ukrajinský MiG–29A; Lockheed P–38 Lightning verzí J, E a M; SU–27
1/72
Consolidated Catalina PBY–2, 4, 5, 5A; Spitfire Mk XIV; Hurricane Mk IIc; SBD Dauntless, SBC Helldiver, „Nose Art" B–24D, B–17E, F a G

Airfix
1/48
Specat Jaguar GR1A, H.S.Buccaneer S2B
1/72
Douglas A-26B/C Invader; Gloster Javelin FAW 9/9R; B–26C Marauder; Brewster Buffalo F2A2

AMT
1/48
Douglas A–20
1/72
B–52G; F–104C; Ju–88 C–4/C–6; EC–135C; YB–35

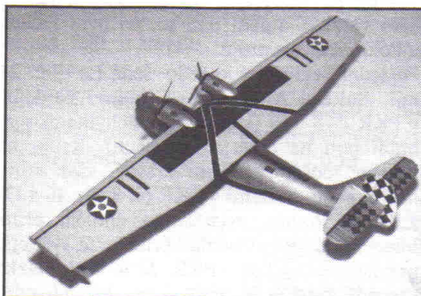
Dragon
1/48
Ju 188A-1 a E–1; Ta 154V–3; Me 262A–1a/U–4; Fokker D.VII; Fokker D.VIII
1/72
Jian Ji–2; MiG–17; Jian Ji–5; P–61A Black Window, P–61B; P–38M; Ar234C + He 1077; Do 335B–2; Me–1101B-1 a Nachtjäger

Eduard
1/48
Fokker E.III; Fokker E.VIII; Siemens Schuckert D.III; Hansa Brandenburg D.I

Fujimi
1/48
Messerschmitt Bf 109G–6 Hartmann; Bf 109G-10
1/72
Spitfire F.R. Mk.XIVE a C; Griffon Spitfire F. Mk.14E; P.R. Mk. 19; F–16ADF; F/A–18 Hornet; C6N1 MYRT „Saiun"; J1N2–S Irving „Gekko"

Glencoe
1/48
Folland Gnat F.1; Auster AOP 5 a 6/7; Hindustan Ajeet

Hasegawa
1/8
Sopwith F.1 Camel; Fokker Dr.I
1/32
F6F–5E Hellcat
1/48
P–38F/G/H; Spitfire Mk.Vb; Ki–61 Hien ‚Tony" Type 1 „Tei"; Spitfire Mk V Trop; Ju 87B–2 Stuka
1/72
Fw 190F–9; P–40E; Zero typ 32; MS 406; A6M2–N Rufe; Su–27; F–4EJ



Modely nové řady Minicraft/Academy charakterizuje dosud nebývalá kvalita (PBY–2 v měřítku 1:72)



Italeri - Panzerwerfer 42 auf Maultier (1/35)

Hobby craft
1/48
AVIA S–199; Ha 1112M–1L; Bf–109G–1/2
1/72
AD–6 Skyraider

Italeri
1/48
Westland Lysander, Tornado Marine; F–14B; F–16C/D
1/72
P–38J; Rafale Navale M; He 111H22 + V1; Ju 88A–17; A–6E Intruder; Bf 110G–4/R3; Eurofighter 2000; NA PBJ–1D; F–4U/5N; Ju 87B; A–7 sov. kluzák; Su–22M4

Monogram
1/48
He 111H–4; Spitfire Mk. II

Revell
1/32
Lockheed YF–22 Lightning II
1/48
He 111H–4; F–14D; F–16ADF
1/72
Ta 152H; Horten Go 229; Ar 240A–05; NA F–82; He 162A–2; Bf 110E–1; F–117; Eurofighter 2000, Junkers F–13W plovákový

Tamiya
1/48
Spitfire Mk. II
1/72
Jap. Type 0 Seaplane

Bojová technika

Academy/Minicraft
1/35
IDF M60–A1 Patton s reaktivním pancéřováním Blazer; IDF Merkava II s odminovacím zařízením; IDF Merkava III; US Army M–163 Vulcan; IDF M–981 FIST V; nákladní vůz US Army M–998; British Army Warrior Mark V; US Army M–26 Pershing Heavy Tank

Airfix
1/76
Obojživelný Buffalo & Jeep; DUKW; tahač Bren & 6pdr protitankový kanón; LCM MkIII & Sherman MkII; palebné postavení; pobřežní pevnůstka

Dragon
1/35
Raketa V–2; Sd.Kfz. 142 StuG III C/D; Panzer E–100; ISU–122; Sd.Kfz. 162/1 IV L/70; IS–2m ChKZ; Panzer IV/J Sd.Kfz. 161/2; Sd.Kfz 166 Panzer IV Brumbär; SU–76M; Ba–20 Panzerwagen; G.W 38 Grille s posádkou

Heller
1/35
AMX 13/75; Gliat Lecrerc; Leopard 1 A4; Jeep & Trailer; Opel Blitz; Kübelwagen; GMC Truck

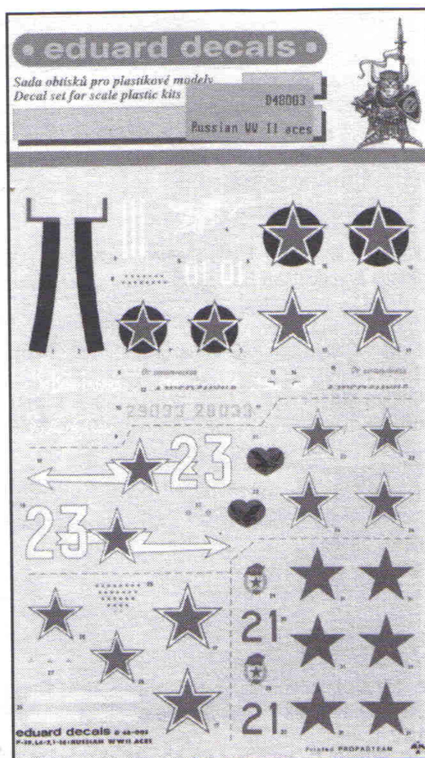
Italeri
1/35
Vyprošť. tank M32; obrněný vůz White; 3/4t Truck 'Beep'; Jagdpanther; M113 A1 APC; Panzerwefer 42 auf Maultier; Ferdinand–Tiger; M923 A1 Big Foot; Leopard II ver. KWS; J. Stalin II; T–34; StuG III/B; houfnice SU–122; doplňky německých tanků II sv. v.

Matchbox/Revell
1/72
Sturmgeschütz IV; Sherman M4; Leopard II; T–80

Eduard Decals 1/48 v praxi

Karel Heřmánek

Dostali jsme k vyzkoušení dva nové obtiskové aršíky: D 48 002 (Rusko 2. světová válka) a D 48 003 (Ruská esa 2. světové války). Na obou velkých listech (skoro A4) je materiál pro čtyři kamufláže. Schémata na návodech jsou přehledná, dobře provedená.
Schématem A na prvním aršíku je patrně nejznámější Airacobra, Pokryškinova P–39N č. 100. Uspořádání kamufláže a označení je v plné shodě s PKR (č. 4, barevné schéma a nejznámější snímek označení sestřelů na str. 29).
Obdobná kamufláž byla v jednom čísle polské Skrzydlata Polska, kde má ale letoun podvěšené kulomety ráže 12,7 mm na místě křídelních zbraní ráže 7,62 mm a je uváděn jako P–39Q. Sám Pokryškin popisuje ve své knize „Válka v oblacích" na str. 297, že původní letoun č. 13 po něm převzal na Kubáni pilot Stěpanov a udělal z něj z pověrčivosti č. 130. Pokryškin dostal údajně novou Airacobru a ta měla podle jeho vlastních slov silnější výzbroj. Označil ji číslem 100. Na dvou snímcích údajně Pokryškinova letounu z roku 1944 však není vidět, že by tyto P–39 měly pod křídly podvěšené zbraně. Není však s jistotou doloženo, že se jedná o Pokryškinův osobní letoun. Otázka verze slaveného letounu tedy není zodpovězena jednoznačně. Pro toho, kdo by věřil ve verzi Q, by však naštěstí úprava modelu nebyla obtížná, u modelu Monogram by znamenala odstranění křídelních zbraní a podvěšení gondol s kulomety.
La–5FN je zastoupena tou nejpestřejší kamufláží – letounem V. I. Popkova s číslem 01 a tygří hlavou, kamuflovaným zelenými a hnědými skvrnami na šedém podkladě. Byla zveřejněna před několika lety v časopise ABC a v poněkud jiné podobě pak v PKR (č. 2., str. 38). Triáda, ruská edice Aeromuzej a L+K přinášejí pro tento letoun standardní šedo–šedou kamufláž, obrázky jsou však vždy v natolik mdlém provedení, že jsou kitařsky nepoužitelné. Označení je přesné, snad jen gardový emblém by mohl být o milimetr užší.
Druhá Airacobra aršíku je Guljajevova P–39N č. 2 s nápisem „53 pobědy". Obtisky

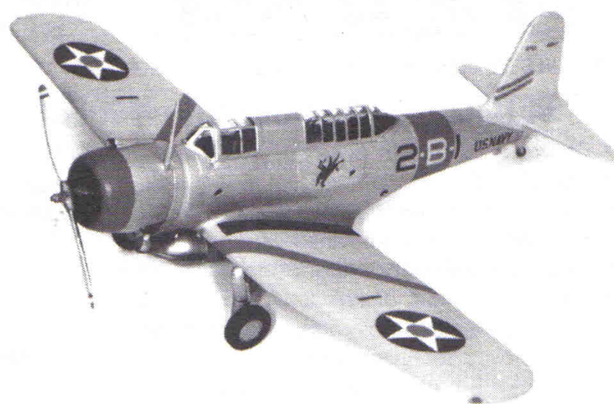


odpovídají označení s 53 vítězstvími jak je vidíme na fotografii. Ta je však označena jako verze Q a platí o ní to, co bylo řečeno u Pokryškinova stroje.
Poslední kamufláží je šedo–šedá La–7 č. 24 mjr. Sultana Amet–Chana, kterou najdeme v PKR č. 8 a 18 (s mírnými odchylkami rozhraní polí na obou schématech). Kruh, na kterém spočívá emblém dravce, však srovnáním s fotografiemi v PKR (č. 8, str. 16 a 17) a Krylja Rodiny vychází na obtisku příliš tmavý, měl by být podle všeho ještě světlejší než na schématech v PKR. Je to však otázka sporná – nevíme především, jak původní černobílý film reprodukoval barvy.
Schémata A a B druhého aršíku poskytují opět materiál pro P–39, a to pro Dolnikovovu a Babakovovu Airacobru s modrobílými nápisy. Rozmístění i velikost označení se zdá zcela přesné. Porovnáním se schématy v PKR (č. 4 a 7) a návodem výrobku Aero Decals zjistíme, že Eduard posunul sériové číslo na směrovce o jednu pozici dopředu. To však odpovídá fotografii v PKR (č. 4, str. 30). Na rozdíl od Aero Decals jsou tři bílé proužky z bitvy o Berlín shora na křídle pouze vlevo, což také odpovídá dostupným materiálům.
Dalším strojem je Golovačovova La–7 (č. 23 s bleskem). Schéma najdeme v PKR č. 18, kde je však srdce pod siluetou dravce oranžové, zatímco na aršíku červené. I tady je ale nemožné usoudit, co je opravdu správné. Velikost výsostného označení je stejná jako u modelu Hobbycraft, jen ono srdce by snad mohlo být o milimetr užší.
Koževnikovova P–39N s šikmým bílým pruhem na směrovce, žlutou přídí a dvaceti sedmi hvězdičkami na motoru je v PKR č. 12. V časopise je označena jako P–39Q–10–BE, jinak je schéma stejné.
Jediná Rata zastoupená v aršících představuje I–16 typ 10 s číslem 21 pilota Cokolajeva (či snad Sokolajeva) z roku 1942. Snímek najdete v PKR č. 10, str. 21. Na něm je dobře vidět opotřebení nátěru křídla u trupu, které je tak značné, že by zasloužilo i zmínky v návodu. Hvězdy přiložené na čtvrtkové kity Hobbycraft či MPM vycházejí o něco větší než jak je ukazuje návod.
Schéma B druhého aršíku jsem také použil u svého modelu. Práce byla opravdovým požitkem i bez speciálních „vodiček" – obtisky jsou tenké a kopírují povrch kitu, přesto se trhají jen při neopatrném zacházení a dají se dobře narovnat. Velikost a provedení označení je podle dosažitelných podkladů přesné, soutisk výborný. Trochu vadí bezbarvý lem přesahující obrys barvy, který je na místě opatrně odstřihnout. Návody jsem srozumitelné, přehledné, profesionální. Barevné odstíny jsou popsány původním sovětským značením a možná by neškodilo uvedení aspoň přibližného ekvivalentu Federal Standard, který je především zahraničnímu modeláři přece jen dostupnější.
Celkový dojem je tedy výborný, cena za kvalitu mezinárodního standardu přijatelná. Těšme se tedy na další obtisky pro čtvrtkové modely typů z „Lend Lease" – co říkáte představě hurricanů, tomahawků, warhawků, spitfirů s rudými hvězdami? To je modelářské pole velmi neorané!

VOUGHT VINDICATOR

měřítko 1:72
výrobce: Pegasus
cena v ČR: cena u zásilkové služby HaPM 599 Kč
dovozce: JAKAB

Na recenzi se nám dostala novinka britské firmy Pegasus, představující americký palubní bombardér Vindicator, známý z počáteční fáze druhé světové války. Nejde o klasický stříkaný kit, ale o shortrun a musíme přiznat, že dobré úrovně. Rozměrově až na zanedbatelné úchylky stavebnice odpovídá předloze, její součásti lze složit bez rozsáhlejšího tmelení. Pro ty, kteří mají špatné zkušenosti se starší produkcí Pegasu, zdůrazňujeme, že od rozpačitých začátků udělali konstruktéři britské firmy značný pokrok a jejich dnešní novinka se řadí k tomu dobrému, co se v oblasti shortrunů objevuje na trhu. Povrch je hladký, jemně negativně rytý a nepotřebuje rozsáhlých úprav. Překryt kabiny je již dostatečně tenký a čirý, interiér ale musíme pochopitelně dotvořit. Po dodělání volají podvozkové šachty a závěsník bomby.



Na rozdíl od původní produkce Pegasu je Vindicator doplněn vcelku kvalitními obtisky a díly z bílého kovu.
Milovníkům druhoválečného letectva, zvyklým na modely technologie shortrun, mohu Vindicator doporučit, bude zajímavé, jak britskému konkurentu odpoví domácí výrobce CMK.

PANTHER Ausf. A
měřítko 1:35
výrobce: Italeri
kat. č.: 270
cena v ČR: cca 420 Kč
dovozce: Bílek Hobby Kits

Italská firma Italeri přišla na modelářský trh s horkou novinkou, modelem legendárního německého tanku Panther z druhé světové války, nabízeného ve verzi Ausf. A. Sběratelé bojové techniky v „královském měřítku" již na avizovaný kit netrpělivě čekali a byli zvědavi, jak se s ním italský výrobce vypořádá. Musím předeslat, že výsledek předčil očekávání. Dosud jediné srovnání máme v prastarém Pantheru japonské Tamiyi a o něco mladším od Nichima, ani jeden z nich však úrovně popisované novinky nedosahuje. (Astronomicky drahý model Gunze Sangyo pro jeho nedostupnost ani neuvádíme.) Italská stavebnice udiví především možností aplikace tzv. Zimmeritu, ochranné cementové pasty, určené k obraně před útokem příložnou minou. Zimmerit je vytvořen na destičkách, které můžeme přilepit na stěny tanku, boky a čelo věže, korby a blatníky. Ti z nás, kteří se nedokázali s technologií výroby zimmeritu vypořádat, mají alespoň v tomto případě vyhráno, po vytmelení spár mezi styčnými plochami a nanesením barvy působí „zacementovaný" Panther dobrým dojmem. Jedinou nevýhodou je nemožnost realisticky znázornit plošky s odpadlou cementovou vrstvou, kdo by zatoužil po takovém omšelém vzhledu, musí si vytvořit zimmeritovou vrstvu sám pomocí špachtličky. Podle fotografií můžeme zvolit nanesení cementové pasty jen na určité plochy, například na věž a korbu, přičemž blatníky ponecháme hladké.

Celý tank je detailně zpracován, většina poklopů je pohyblivá, vedle popsaného zimmeritu, poprvé aplikovaného u standardního modelu mne uchvátila maketa motoru, i když ne plně detailní, rovněž prakticky poprvé lisovaný i běžného kitu. Kryty motorového lože jsou odklopné. Tmelení je nutné v případě použití zimmeritových destiček, dále pak při spojení polovin hlavně kanónu. Model se podle přehledného návodu sestavuje poměrně jednoduše a stavbu z krabičky zvládne i začátečník. Pásy jsou klasické z ohebného materiálu, dělené do čtyř částí. Pochopitelně je účelné se držet fotografii skutečné předlohy a rozhodnout se o použití zimmeritových destiček, protiletec-kého kulometu, závěsných háků na náhradní články pásů a dalších detailů. Podle fotografií lze samozřejmě kit dotvořit podle svého vkusu a schopností. To, co bylo řečeno o dotvoření vzhledu, platí i na kamuflážní schéma, Panther Ausf. A nabízí nepřeberné množství barevných variant a je z čeho vybírat, náhodný výběr čtyř zajímavých kamufláží předkládáme v barevné příloze.



Nový Panther je hozenou rukavicí konkurenci a modeláři jsou jistě zvědavi, jak odpoví japonská Tamiya, která svůj nový Panther rovněž připravuje a měl by přijít na pulty prodejen v roce 1994.

TORNADO GR.1/1A
Výrobce: Airfix
Měřítko: 1:48
kat. číslo: 09176
Dováží: Lama 90

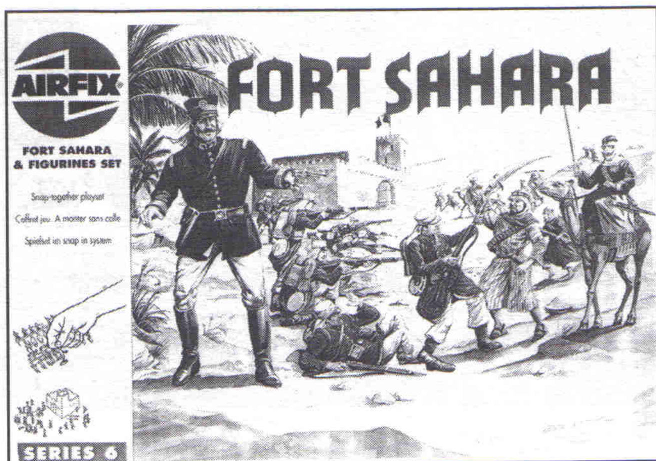
Airfix je převážně znám mezi modeláři svojí výrobou stavebnic v měřítku 1:72. Tato firma však nezapoměla ani na čtvrtkaře, pro které vyrábí několik modelů v měřítku 1:48. Jedním z nich je i britská verze Tornada GR.1/1A vydaná začátkem tohoto roku.

Stavebnice na první pohled zaujme svojí velikostí. Uvnitř se naléză 203 dílů včetně 4 dílů z průhledného plastiku. Pozoruhodný je přiložený obtiskový aršík, který je téměř stejně rozměrný jako krabice modelu. Návod je velmi podrobný a proto stavba probíhá bez obtíží. Interiér kabinky si náročnější modeláři jistě doplní detaily vlastní výroby podle fotografií skutečného letadla. Křídla i výškovky jsou pohyblivé. Nezapomeňte na vyvážení přídě, jinak je letoun těžký na ocas. Brzdící klapky vzadu na trupu i nástavec pro doplňování paliva za letu vedle kabinky je možno postavit v zavřené nebo vysunuté poloze. Již před stavbou je nutné se rozhodnout pro verzi G.1 nebo G.1A. Podle toho se postupuje při stavbě, neboť ty se od sebe odlišují v detailech uvedených v návodu. Oba letouny mají zeleno–šedou kamufláž na všech plochách.

Tornado G.1 pochází ze základny RAF v německém Laarbruchu a Tornado G.1A z domácí základny v Honingtonu. Následné nalepování obtisků na nabarvený model zabere více času než u jiných letadel v tomto měřítku, neboť jak již bylo napsáno stavebnice obsahuje velký obtiskový aršík s nepřeberným množstvím popisek. Totéž platí o přídavné výzbroji, nabídka je zde opravdu veliká.



Vybrat se dá z protiletadlových raket Sidewinder a JP 233 na ničení letištních ploch a střel Alarm, dále výmetnic klamných cílů BOZ, zařízení pro vedení elektronického boje TIALD a Sky Shadow ECM, 453 kg bomb, laserem naváděných bomb CPU–123, 1500 i 2250 litrových nádrží. Po nalepení námi vybrané výzbroje ji ještě spousta zbyde, a ta se dá použít při stavbě jiného soudobého letounu používajícího stejnou výzbroj. Tím odpadá dokupování dodatečných setů pro stavebnice letadel chudých na výzbroj. Tento model Tornada od Airfixe je věrnou zmenšeninou svého skutečného vzoru a obohatí každou sbírku soudobých letadel států NATO.

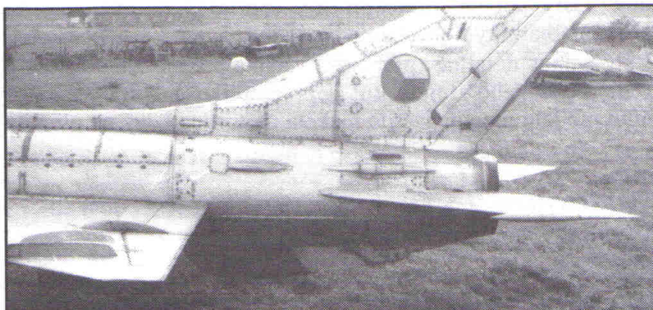


FORT SAHARA
Výrobce: Airfix
Měřítko: 1:72
Dováží: Lama 90

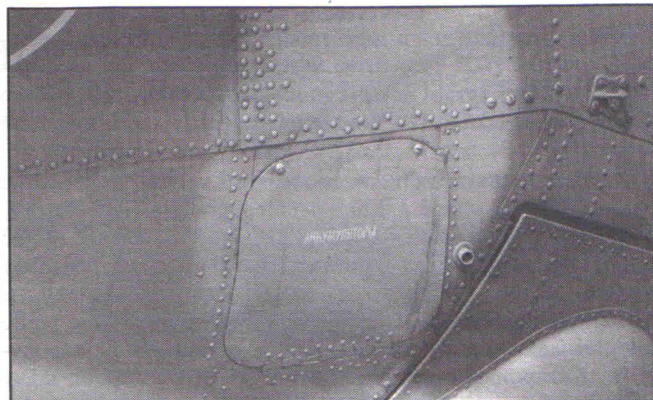
Krabice standardních rozměrů v sobě ukrývá stavebnici saharské legionářské pevnosti a sty vojáků cizinecké legie s beduiny. Hlavní slabinou celého kitu je kresba na obalu. Má oslovit ty nejmenší. Ale v záplavě mnohem jednodušších indiánských pevností s velkými a tudíž na hraní lépe použitelnými figurkami je to naprosto zbytečné. Naopak o trochu starší mládež, které již nejde pouze o hru, zvláště u těch, kteří si o legii něco přečetli, skrývá větší možnosti uplatnění kitu. Ale tuto skupinu naivistický obrázek legionářů, kteří se při arabském útoku vyjdou bránit před svoji pevnost (?) zákonitě odrazuje. Další chybičkou je z části nevyhovující podstavec pod jednoho koně v arabském setu. Nakonec poslední malá drobnost – pro stavbu příslušného dioráma doporučuji přemístit uchycení vrat pevnosti na vnitřní stranu obvodové zdi. Vrata s panty na vnější straně zdi obyčejně žádnou pevnost nezachránila, a proto se tato architektonická varianta již několik tisíciletí nepoužívá.
Jinak však stavebnice mile překvapí. Fort Sahara, složený ze 14 dílů vypadá, po několika úpravách velice realisticky. Sety vojáků pak nabízí, ať již přímo, či s minimálními úpravami uniforem a výzbroje, nepřeberné množství variant. Beduini (tři jezdci na koni – každý jiný, tři jezdci na velbloudech – každý jiný, 16 pěších ve čtyřech pozicích) se dají použít od nejstarších dob až do současnosti. Hodí se jak na diorama boje s římskými legiemi, tak jako doplněk třeba k tanku Abrams v pouštní kamufláži. Francouzští módní návrháři jsou o něco méně konzervativní, než arabští a tak vojáky cizinecké legie (dva jezdci na koních – stejní, 42 pěších v 15 pozicích) můžeme použít pouze v rozmezí cca sta let – od poloviny minulého století do druhé světové války. Hodí se na legionáře, ale i na evropskou francozskou armádu skoro po celou tuto dobu. Mimo to například na většinu armád z Prusy vedených válek v letech 1864 – 1871. Pro nás je zajímavá možnost jejich použití třeba na rotu Nazdar, nebo výcvikové uniformy pluků v Agde.
V historii nenajdete mnoho lidí, kteří by viděli vzdávajícího se cizineckého legionáře. V tomto setu, však díky menší britské zlomyslnosti, jich můžete pár spatřit.

Vaříme z plastu
Kovový potah – aneb Nýt či nenýt, rýt či nerýt

Ano, právě otázka nýtování ovládala dlouhá léta stránky recenzí, než ji vytlačila otázka pozitivní/negativní rytí. Ale po pořádku.
Klasická metoda stavby letadla je, že na kostru sestavenou z podélných a příčných přepážek, nosníků a dalších prvků se připevňují tvarované plechy, a to pomocí nýtů. Těm pak buď koukala jejich polokulatá hlava ven, nebo byly zapuštěné – asi jako vrut do dřeva, navíc se ještě zabrušovaly nebo dokonce tmelily. Zapouštěly se i šrouby a jiné spojovací prvky. Nýt proto z potahu spíše nevyčnívá, i když výjimky se najdou velice často i na moderních bojových letadlech jako příklad vítězství požadavků technologie nad aerodynamikou.
Modely šedesátých a sedmdesátých let byly nýty poseté. Výrobně jednoduchý detail (důlek do formy) byl pro výrobce jinak hrubého kitu neodolatelným lákadlem. Výsledkem byly stejně tak kity jemné, u kterých nebylo možné nýty neponičit, jako modely připomínající povrchem most. Kitařští puristé počítali ve svých článcích, jak velký má být nýt v daném měřítku, a dokazovali, že by musel být na kitu tak malý, že by vůbec nebyl. Nýt se stal znamením povrchu odbytého a začal mizet. Zůstaly linie mezi pláty plechu a znamením vyspělé technologie dnes je, pokud jsou linie vyznačeny negativně, do hloubky plastiku vtlačenou linkou. K vidění jsou ostatně i „negativní“ nýty.
Podívejme se ale na snímek jakéhokoli celokovového stroje, nejlépe v přírodní barvě. I na celkovém pohledu ony prožluklé nýty uvidíme, ne že ne. Ona je totiž vidět špína, která je obkrouží, lesknou se jinak nebo prostě vyčnívají. Někdy dokonce vidíme, jak je plech po celé délce nýtovaného spoje lehce prohnutý (to je úplně k pláči, neslyšel jsem, že by to někdo napodobil). Tenké linie mezi plechy vidíme také spíš jako špínu, měřítkově by znázornit ani nešly – na modelu jsou někdy hrubější než na letadle.
Takže jak? Vyrábět nýty je velmi pracné (zvláště jeden po druhém je přilepovat – viděl jsem takový článek, byť šlo o tank). Dá se jet rýsovací jehlou podél hrany pravítka (filmu, plastické hmoty, plechu) a tu a tam přitlačit – i to je k zešílení. Dá se improvizovat kolečkem z hodinek ve vhodném úchytu, ale kolečko dlouho nevydrží na osičce. Totéž se dá pořídit v cizině jako speciální nástroj. Zda si s nýty vůbec začít bych uvažoval nad fotografií. I řidší nýtové řady než na obrázku mohou na dojmu přidat. Někdy může stačit i stříbrná tečka okopaného nýtu v kamuflážní barvě, ale to už dle foto.



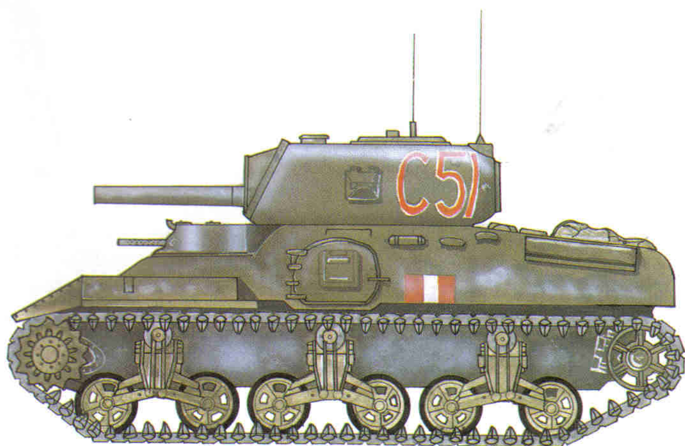
Tohle letadlo stálo dlouho venku, a proto je až přehnaným vzorkem toho, jak může vypadat povrch v přírodní barvě kovu s nýty upravenými pro nadzvukovou rychlost, tj. zapuštěnými. (MiG–21F)



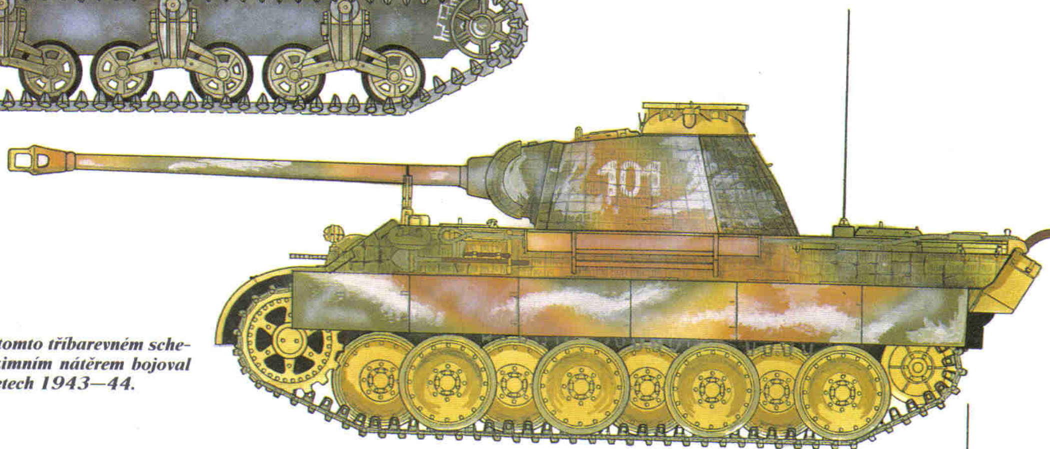
Na moderním vrtulníku nejenom že nejsou zapuštěné všechny nýty, ale plechy se překrývají, okolo krytů jsou spáry rozhodně ne vlasové, a z povrchu dokonce koukají očka! (Mi–24)

Nýtovat nejspíše budeme donuceni tam, kde měl nýty původní model, rozhodli jsme se je nechat a některé vzaly za své při tmelení. Pak je nejlepší asi ona rycí jehla a vodítko (nerovná řada nýtů je horší než žádná). Když zapíchnete trochu šikmo, hmota se vytlačí a máte pozitivní nýt.
(pokračování)

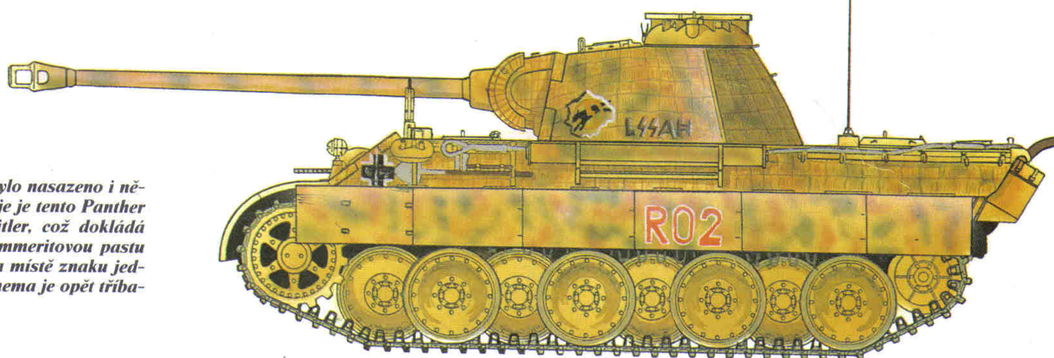
J. Lízler



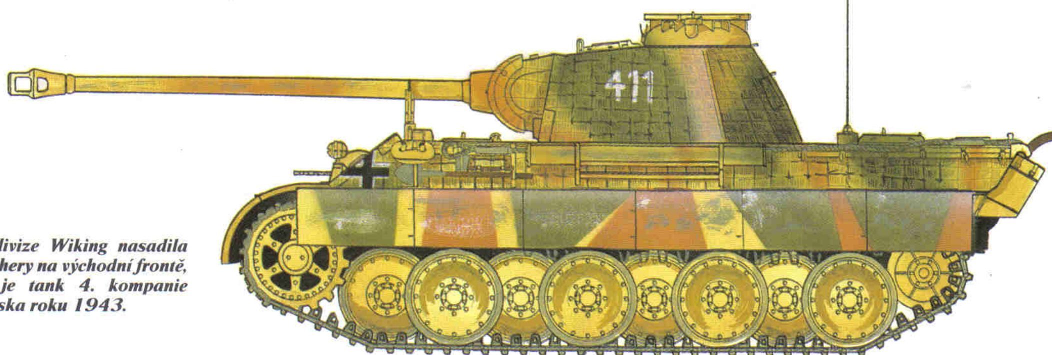
Kanadská mutace tanku Sherman, RAM Mk II sloužil v rámci 5th Canadian Armoured Division, C squadron Lord Sprathcona's Horse v dubnu 1943. Nastříkán byl patrně Olive Drab.



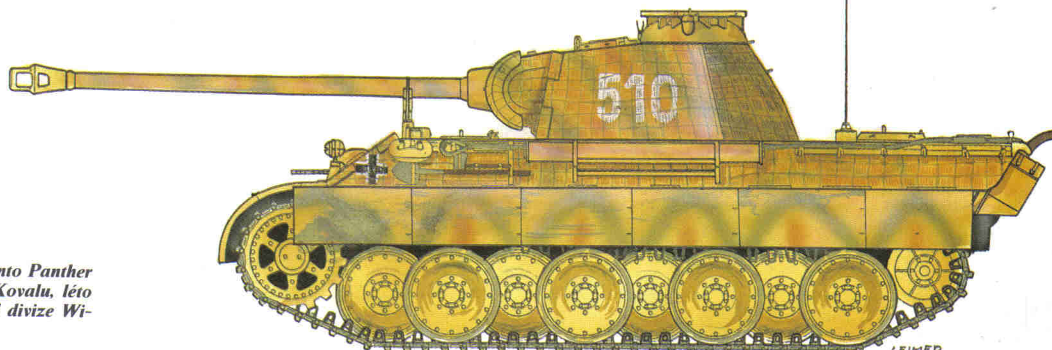
Panther Ausf. A v tomto tříbarevném schematu doplněném zimním nátěrem bojoval na ruské frontě v letech 1943—44.



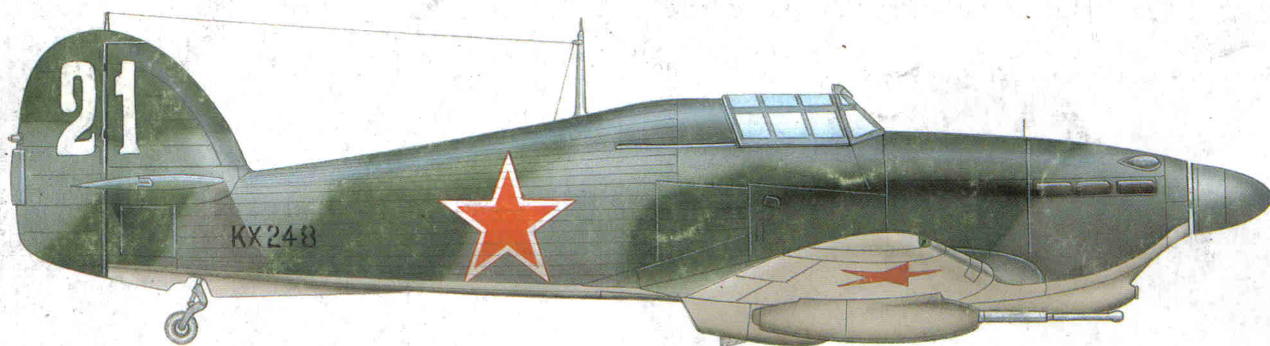
V rámci bojů na západní frontě bylo nasazeno i několik divizí SS. Příkladem výzbroje je tento Panther ze stavu Leibstandarte Adolf Hitler, což dokládá zkratka názvu vyškrábaná na Zimmeritovou pastu v dolní části věže. Oproti tomu na místě znaku jednotky je cement otlučen úplně. Schema je opět tříbarevné.



SS divize Wiking nasadila Panthery na východní frontě, zde je tank 4. kompanie z Ruska roku 1943.



Snad nejpestřeji byl kamuflován tento Panther bojující na území Polska v okolí Kovalu, léto 1943. Patřil opět 4. kompanii SS divize Wiking.



Rekonstrukce vzhledu jednoho z dodaných Hurricanů Mk II.D do SSSR. Stroj s původním britským seriálem KX 248 dostal bílé číslo 21 na SOP a rudé hvězdy na trup a obě strany křídel. Fotografie tohoto stroje při jeho nouzovém přistání naleznete u článku v tomto čísle.



